



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 398] नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अक्तूबर 12, 2017/आश्विन 20, 1939  
No. 398] NEW DELHI, THURSDAY, OCTOBER 12, 2017/ASVINA 20, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 5 अक्तूबर, 2017

**सं. टीएमपी/76/2016-बीओसीपीटी.**— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (बीओसीपीटी) से बीओसीपीटी स्थित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/76/2016-बीओसीपीटी

बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

...

आवेदक

गणपूर्ति

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (वार्षिक)

आदेश

(सितंबर, 2017 के 15वें दिन पारित)

यह मामला बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (बीओसीपीटी) से बीओसीपीटी स्थित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 19 नवंबर, 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून 2016 द्वारा 1 अगस्त, 2016 से प्रभावी महापत्तन न्यासों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 की प्रति अग्रेषित की। तत्पश्चात्, एमओएस ने, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन, अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 7 अक्तूबर, 2016 द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश जारी किए थे। एमओएस द्वारा जारी किए गए निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 15 नवंबर, 2016 को राजपत्र सं. 407 द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे और 21 नवंबर, 2016 को सभी महापत्तन न्यासों को सूचित किया था।

3. महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत, महापत्तन न्यासों द्वारा अधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के संबंध में एमओएस द्वारा जारी उक्त दिशानिर्देशों पर 5 नवंबर, 2016 को एक कार्यशाला का आयोजन किया गया था। वीओसीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों के वरिष्ठ अधिकारियों ने उक्त कार्यशाला में भाग लिया।

4. एमओएस द्वारा जारी उक्त दिशानिर्देशों के अनुपालन में, वीओसीपीटी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 19 नवंबर, 2016 के अपने पत्र के साथ भेजे गए प्रस्ताव के साथ आया है। वीओसीपीटी द्वारा अपने 19 नवंबर, 2016 के प्रस्ताव में उठाये गए मुद्दों का सारांश इस प्रकार है:

- (i). एमओएस द्वारा जारी दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट दो मुख्य श्रेणियों के अंतर्गत अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के संबंधित वस्तु गुणों के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों, दोनों के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।
- (ii). प्रशुल्क परिकलन के लिए इष्टतम क्षमता ब्रेक बल्क कार्गो के क्रमांक 10 व 12 (परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा मशीनरी कल-पुर्जे) को छोड़कर मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट उत्पादकता मानदंडों के अनुसार सुविचारित किये गए हैं। उक्त दो मर्दों के लिए उत्पादकता मानक संबंधित कार्गो के लिए प्रचलित उत्पादकता प्राप्ति के आधार पर सुविचारित किये गए हैं। क्रमांक 11 के संबंध में (आरओआरओ के अतिरिक्त मोटर वाहन) प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया गया है क्योंकि वर्तमान में इनका प्रहस्तन नहीं किया जाता है न ही निकट भविष्य में प्रहस्त किया जायेगा।
- (iii). उपस्कर किराया लागत प्रति पाली पर प्रशुल्क परिकलन के लिए सुविचार व्यापार से प्राप्त सूचनाओं के आधार पर किया गया है और उसकी प्रति संलग्न है। कुछेक मामलों में, व्यापार द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावों में से, यदि एक या दो से अधिक फर्मों ने समान दर उद्धरत की है तो उसी दर पर सुविचार किया गया है और यदि विभिन्न फर्मों द्वारा अलग-अलग दर दी गई है तो औसत दर पर विचार किया गया है।
- (iv). शुष्क बल्क के लिए तट प्रहस्तन प्रचालनों हेतु प्रहस्तन की विभिन्न विधियों के लिए, दिशानिर्देशों अनुसार दो श्रेणियों विनिर्दिष्ट की गई हैं अर्थात् '1 किलोमीटर के भीतर' और '1 किलोमीटर से इतर' पत्तन ने उपस्कर जरूरतों के लिए 1 किलोमीटर से इतर की श्रेणी पर विचार किया है।
- (v). जहां तक श्रम लागत का संबंध है, स्टीवडोरिंग परिचालनों के संबंध में, स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट के अनुरूप वास्तविक श्रम की तैनाती पर सुविचार किया गया है और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दिशानिर्देश के खंड 4.5.7. के अनुसार शुष्क बल्क के लिए उपस्कर किराया लागत का 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 10%। जहां तक परिचालनों में उपस्कर संख्या का संबंध है, श्रम लागत 10,000/-रु. प्रति पाली पर सुविचार किया गया है।
- (vi). 2015-16 में कार्गो आगमन प्रतिमान पर विदेशी और तटीय कार्गो के लिए अलग प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है और भविष्य में मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार।
- (vii). शेष कारक अर्थात् प्रचालन उपरिव्यय, प्रशासनिक उपरिव्यय, लाभ की गुंजाइश आदि को मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 3.5, 4.5 और 5 में विनिर्दिष्ट के अनुसार किया गया है।

5. शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों के संबंध में प्रशुल्क परिकलन परिगणना वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई है। तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रशुल्क परिकलन शुष्क बल्क कार्गो के लिए 5 विधियों के अंतर्गत और ब्रेक बल्क के लिए 4 विधियों के अंतर्गत प्रस्तुत किया गया है। शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क दोनों के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए प्रस्तावित दर ऊपर सुविचारित और दरमानों में दी गई को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

- (i). स्टीवडोरिंग के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क— शुष्क बल्क

(रु. में प्रति एमटी)

क्र.सं.	वस्तु	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक	192.32	115.39
2	कच्चा माल सल्फर,	213.68	128.21
3	खाद्यान्न	261.38	156.83
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	135.41	135.41
5	कोकिंग कोयला	150.74	90.44
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, काँपर सांद्रित, ज़िंक सांद्रित और लैड सांद्रित	92.75	55.65
7	कतरन कबाड़	266.99	160.19

8	भारी गलनांक कबाड़	522.60	313.56
9	अन्य अयस्क और खनिज	198.95	119.37
10	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	164.17	98.50
11	नमक	221.78	133.07
12	अल्युमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	167.98	100.79

(ii). स्टीवडोरिंग के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क - ब्रेक बल्क

(रु. में प्रति एमटी)

क्र.सं.	वस्तु	विदेशी	तटीय
1	बैग बंद कार्गो	177.34	106.41
2	जम्बो बैग	87.50	52.50
3	लौह और स्टील कोइलें	71.21	42.73
4	लौह और स्टील प्लेटें और स्लैब	369.07	221.44
5	लकड़ी के लट्टे-नरम	244.19	146.51
6	लकड़ी के लट्टे-सखत	162.79	97.68
7	ग्रेनाइट और मार्बल	204.31	122.59
8	खाली कंटेनर	267.67	160.60
9	भरे कंटेनर	50.99	30.59
10	परियोजना कार्गो	200.66	120.39
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	207.34	124.41

(iii). शुष्क बल्क के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित दर:

तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क										(रु. में प्रति एमटी)	
क्र.सं.	वस्तु	विधि- 1		विधि- 2		विधि- 3		विधि- 4		विधि- 5	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक	39.20	23.52	257.41	154.45	133.28	79.97	23.52	14.11	117.60	70.56
2	उर्वरक कच्चा माल सल्फर,	32.67	19.60	104.53	62.72	148.09	88.85	26.13	15.68	130.67	78.40
3	खाद्यान्न	53.45	32.07	128.29	76.97	181.75	109.05	32.07	19.24	160.36	96.22
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	26.46	26.46	87.32	87.32	113.78	113.78	31.75	31.75	119.07	119.07
5	कोकिंग कोयला	29.45	17.67	97.20	58.32	126.65	75.99	35.35	21.21	132.54	79.53
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैंड सांद्रित	18.12	10.87	76.12	45.67	94.24	56.54	21.75	13.05	97.87	58.72
7	कतरन कबाड़	8.70	5.22	149.74	89.84	8.70	5.22	183.52	110.11	251.09	150.65
8	भारी गलनांक कबाड़	16.91	10.14	186.41	111.85	16.19	10.14	199.73	119.84	213.04	127.83
9	अन्य अयस्क और खनिज	30.41	18.25	97.32	58.39	137.88	82.73	24.33	14.60	121.66	72.99

10	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	33.57	20.14	110.79	66.47	144.36	86.62	40.29	24.17	151.08	90.65
11	नमक	43.52	26.11	143.62	86.17	187.13	112.28	52.22	31.33	195.84	117.50
12	अल्युमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	34.24	20.54	112.99	67.79	147.23	88.34	41.09	24.65	154.08	92.45

## (iv). ब्रेक बल्क के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित दर

प्रशुल्क-तट प्रहस्त - ब्रेक बल्क									
क्र.सं.	वस्तु	विधि- 1		विधि- 2		विधि- 3		विधि- 4	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	बैग बंद कार्गो	22.86	13.71	20.24	12.15	20.24	12.15	120.25	72.15
2	जम्बो बैग	12.24	7.35	12.24	7.35	72.73	43.64	12.24	7.35
3	लौह और स्टील कोइले	4.94	2.96	24.46	14.68	75.01	45.00	80.71	48.43
4	लौह और स्टील प्लेटें और स्लैब	24.00	14.40	35.64	21.38	311.52	186.91	347.16	208.30
5	लकड़ी के लट्टे-नरम	21.00	12.60	288.72	173.25	21.00	12.60	653.73	392.24
6	लकड़ी के लट्टे-सख्त	14.00	8.40	192.50	115.50	14.00	8.40	435.82	261.49
7	ग्रेनाइट और मार्बल	16.80	10.08	16.80	10.08	255.02	153.01	16.80	10.08
8	ग्रेनाइट और मार्बल	44.20	26.52	65.64	39.39	765.85	459.51	831.49	498.90
9	कटेनरभरा	15.98	9.59	46.31	27.79	179.68	107.81	225.99	135.60
10	परियोजना कार्गो	38.57	23.14	216.75	130.05	216.75	130.05	216.75	130.05
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	38.57	23.14	223.97	134.38	223.97	134.38	223.97	134.38

6.1. हमारे अनुरोध पर, वीओसीपीटी ने अपने 7 दिसंबर, 2017 ने निष्पादन मानकों के साथ प्रस्तावित दरमान प्रस्तुत किये। तत्पश्चात्, वीओसीपीटी ने बोर्ड के संकल्प की प्रति भी प्रस्तुत की।

6.2. पत्तन द्वारा प्रस्तावित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:-

## (i). शुष्क बल्क कार्गो :

समूह सं.	वस्तु	निष्पादन मानक (टन में)
1	तैयार उर्वरक	2,666
2	उर्वरक - कच्चा माल,	2,500
3	खाद्यान्न	1,944
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला) 9वां ब्रेथ	9,333
	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला) पारंपरिक बर्थ	4,000
5	कोकिंग कोयला - 9वां बर्थ	9,333
	पारंपरिक बर्थ	4,000
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित हैवी मेल्टिंग स्कैप	3,667
7	कतरन कबाड़,	700

8	भारी गलनांक कबाड़	360
9	अन्य अयस्क और खनिज	4,266
10	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	3,222
11	नमक	2,333
12	अल्यूमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	1,083

(ii). **ब्रेक बल्क कार्गो :**

समूह सं.	वस्तु	निष्पादन मानक (टन में)
1	बैग बंद कार्गो	833
2	जम्बो बैग	2,666
3	लौह और स्टील- कॉयल और स्लैब	1,600
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	1,600
5	लकड़ी के लट्टे-नरम	1,533
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	1,533
7	ग्रेनाइट और मार्बल	667
8	कंटेनर खाली	200
9	कंटेनर भरा	1,050
10	परियोजना कार्गो	400
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	400

7. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीओसीपीटी के 19 नवंबर, 2016 के प्रस्ताव और बाद के 7 दिसंबर, 2016 के पत्रों के प्रत्येक की प्रतियां संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजीं। प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां फीड बैक सूचना के रूप में वीओसीपीटी को भेजीं गईं। वीओसीपीटी ने 16 फरवरी, 2017 के अपने ई-मेल के द्वारा प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपना उत्तर दिया।

8. इसी बीच, यह विचार करते हुए कि प्रस्ताव विचाराधीन है और यह महसूस किया गया कि मामले के निपटान में अभी और समय लगने की संभावना है, और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि एमओएस ने इस प्राधिकरण से तत्काल कार्रवाई करने को कहा है, इस प्राधिकरण ने एक अंतरिम व्यवस्था के तौर पर पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट और निष्पादन मानकों को परामर्शी प्रक्रिया पूरा होने के पश्चात् इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के लंबित रखे जाने तक तदर्थ अनुमोदन देने का निर्णय लिया। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने 8 फरवरी, 2017 को एक आदेश पारित किया। वह आदेश राजपत्र संख्या 80 के रूप में भारत के राजपत्र, असाधारण, (खंड 3 भाग 4) में 1 मार्च, 2017 को अधिसूचित हुआ।

9.1. मामले में वीओसीपीटी परिसर में 16 फरवरी, 2017 को संयुक्त सुनवाई हुई। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षेप में पावार-पाईट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

9.2. जैसी संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी, वीओसीपीटी को हमारे 24 फरवरी, 2017 को कुछेक मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया:-

- (i). संयुक्त सुनवाई में, टूटीकोरण स्टीवडोर एसोसिएशन (टीएसए) दा सेंट जोन फ्रंट सिस्टम लिमिटेड (एसजेएफएसएल), दा टीएएनजीईडीसीओ और हरी एंड कं. ने अपने लिखित निवेदन रखे। प्रत्येक लिखित निवेदनों की प्रति वीओसीपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई।
- (ii). संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी ने सूचित किया कि इसने प्रस्ताव दायर करने से पूर्व 10 नवंबर, 2016 को स्टीवडोरों के साथ एक बैठक में प्रयोक्ताओं को सूचित किया था। दा सेंट जोन फ्रंट सिस्टम लिमिटेड ने भी यह बताया कि बोर्ड ने 10 नवंबर, 2016 को सभी स्टीवडोरों के साथ एक बैठक की थी। तथापि, स्टीवडोरों और प्रयोक्ताओं के कुछेक मुद्दे अब भी रहते हैं, जैसा संयुक्त सुनवाई में उभर कर निकला। तर्कों पर टिप्पणियों की एक प्रति, जैसी संयुक्त सुनवाई के दौरान रिकार्ड की गई थी, वीओसीपीटी को इस

अनुरोध के साथ भेजी गई थी कि प्रस्ताव की समीक्षा करे, यदि आवश्यक हुआ, संयुक्त सुनवाई के दौरान उठे मुद्दों को ध्यान में रखकर, तो 3 मार्च, 2017 तक संशोधित प्रस्ताव दायर करे।

9.3. पैरा 9.2 में उठाये गए कार्रवाई संबंधी मुद्दों के प्रत्युत्तर में, वीओसीपीटी ने अपने 7 मार्च, 2017 के ई-मेल द्वारा टूटीकोरण स्टीवडोर एसोसिएशन (टीएसए) दा सेंट जोन फ्रंट सिस्टम लिमिटेड (एसजेएफएसएल), दा टीएनजीईडीसीओ और हरी एंड कं. के द्वारा प्रस्तुत लिखित निवेदनों का उत्तर दिया और यह अनुरोध भी किया कि दिये गए स्पष्टीकरण और उक्त पक्षों की टिप्पणियों पर उनके उत्तर को देखते हुए पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदित करने का कष्ट करें।

10. 19 नवंबर, 2016 और 7 दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव की समीक्षा करने पर कुछेक बिंदुओं पर स्पष्टता के लिए हमारे 2 मई, 2017 के पत्र के द्वारा वीओसीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया। इसके पश्चात्, 18 मई, 2017 और 7 जून 2017 को अनुस्मारक भेजे गए। वीओसीपीटी ने 1 जुलाई, 2017 और 24 अगस्त, 2017 के अपने पत्रों के द्वारा हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण तथा वीओसीपीटी के उत्तर का संक्षिप्त सार नीचे सरणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी का उत्तर
1.	सामान्य:	
(i).	वीओसीपीटी पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव को अनुमोदित करने का बोर्ड का संकल्प। वीओसीपीटी को फिर से अनुरोध किया जाता है वह इसकी प्रति यथाशीघ्र प्रस्तुत करें।	वीओसीपीटी के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्कों के निर्धारण के प्रस्ताव को बोर्ड की 3 फरवरी, 2017 को हुई बैठक में संकल्प संख्या 253 की प्रति प्रस्तुत है।
(ii).	वीओसीपीटी ने गैर-कोकिंग कोयले (ताप कोयला) के लिए निष्पादन मानक दो वर्गों के अंतर्गत प्रस्तावित किये हैं अर्थात् 9वीं बर्थ और परंपरागत बर्थ पर क्रमशः 9, 333 टन प्रति पाली और 4000 टन, प्रति पाली रखी है। इसी प्रकार कोकिंग कोयले के लिए भी समान मानक 9वीं बर्थ और परंपरागत बर्थ के लिए प्रस्तावित किये हैं। इस संबंध में वीओसीपीटी कृपया स्पष्ट करें:	
	(क). 9वीं बर्थ के लिए गैर-कोकिंग कोक और कोकिंग कोल दोनों के लिए कोई प्रशुल्क प्रस्तावित न करने के कारण।	शुष्क बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालन के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रशुल्क परिकलन में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए समान प्रहस्तन सहित दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-V के अनुसार 9वीं बर्थ और परंपरागत बर्थ के लिए एचएमसी किराया लागत कोकिंग और गैर-कोकिंग कोयले के लिए निहित है। पोत क्रेन अथवा तट क्रेन या एचएमसी या इन सब का संयोजन पोत और तट के बीच कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रयोग में लाया जा सकता है। इसलिए, 9वीं बर्थ और परंपरागत बर्थ दोनों के कोकिंग और गैर-कोकिंग कोयले के प्रशुल्क को विभक्त नहीं किया गया है।
	(ख). निष्पादन मानक का माप प्रति टन/प्रति पाली बताया गया है। तथापि, यह प्रतीत होता है कि आंकड़े प्रति दिन से संबंधित हैं न कि प्रति पाली।	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत निष्पादन मानकों के आंकड़े प्राधिकरण द्वारा दिये गए प्रपत्र में हैं, जिसमें टन/शिफ्ट सूचना मांगी गई है। निष्पादन मानक प्रपत्र में प्रस्तुत आंकड़े भी टन/पाली में ही हैं न कि टन/दिन में।
2.	उत्पादकता प्रतिमान:	
(i).	दिशानिर्देशों में परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा मशीनरी कल पुर्जों जैसे ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कोई विशिष्ट मानक निर्धारित नहीं हैं। परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा मशीनरी कल पुर्जों के लिए वीओसीपीटी ने प्रति हक प्रति पाली 435 टन मानकों पर सुविचार किया है। वीओसीपीटी ऐसे मानकों को अपनाने का आधार प्रस्तुत करे।	पूर्व में वास्तविक निष्पादन के आधार पर 435-टन प्रति पाली का मानक अपनाया गया है। वास्तविक पूर्वानुभवों के आधार पर ब्लेड और अन्य मशीनों के लिए मानक नियत किये गए हैं। निम्नलिखित मानक जारी रखे जा सकते हैं:- पवन चक्की ब्लेड— 100 एमटी अन्य मशीने— 435 एमटी
(ii).	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक उसके द्वारा अपफ्रंट	निष्पादन मानक समान श्रेणी में उत्पादनों के लिए अनन्य नहीं होते।

	प्रशुल्क निकालने के लिए सुविचारित उत्पादकता मानकों से मेल नहीं खाते। वीओसीपीटी इस बेमेल को ठीक करे।	वीओसीपीटी में प्रहस्तित की जाने वाली अलग-अलग वस्तुओं (शुष्क बल्क और बल्क ब्रेक) को संगत समान ग्रुप में रखा गया है। प्रत्येक वस्तु के लिए निष्पादन मानक अर्थात टन/ पाली का परिकलन किया गया है और सभी अलग-अलग वस्तुओं के औसत मूल्य पर निष्पादन मानक के रूप में एक वस्तु वर्ग में सुविचार किया गया है। इसलिए निष्पादन मानक और उत्पादकता मानक समान नहीं हो सकते।																																								
3.	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए उपस्कर किराया लागत:																																									
(i).	<p>स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.4.2 का अनुलग्नक – (X) 5 भिन्न प्रहस्तन विधियों के लिए उपस्कर अपेक्षा के प्रतिमान अनुबद्ध करता है। ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार उपस्करों से कम/अधिक हैं, जैसा नीचे दिया गया है:-</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>वस्तु</th><th>उपस्कर</th><th>एमबीएस द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार</th><th>वीओसीपीटी द्वारा यथा सुविचारित</th></tr><tr><td colspan="5">तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क</td></tr><tr><td colspan="5">विधि - 3</td></tr><tr><td>1.</td><td>गेनाइट और मार्बल</td><td>ट्रक-40 टन</td><td>12</td><td>18 नग. 15 टन</td></tr><tr><td>2.</td><td>भरे कंटेनर्स</td><td>टॉप लिफ्टर</td><td>1</td><td>2</td></tr><tr><td colspan="5">विधि - 4</td></tr><tr><td>1.</td><td>बोरा बंद कार्गो</td><td>ट्रक-10 टन</td><td>9</td><td>9 नग. 15 टन</td></tr><tr><td>2.</td><td>टिम्बर लॉग कोमल/सख्त</td><td>ट्रक/ट्रालर – 40 टन</td><td>12</td><td>9 नग 35 टन</td></tr></table> <p>तथापि, वीओसीपीटी ने उसके द्वारा सुविचारित उपस्करों से विचलन का कोई कारण नहीं बताया है। वीओसीपीटी उसके द्वारा सुविचारित सभी उपस्करों के अपने अनुमानों का औचित्य बताये जो स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में नियत मानकों से कम/अधिक हैं।</p>	क्र.सं.	वस्तु	उपस्कर	एमबीएस द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार	वीओसीपीटी द्वारा यथा सुविचारित	तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क					विधि - 3					1.	गेनाइट और मार्बल	ट्रक-40 टन	12	18 नग. 15 टन	2.	भरे कंटेनर्स	टॉप लिफ्टर	1	2	विधि - 4					1.	बोरा बंद कार्गो	ट्रक-10 टन	9	9 नग. 15 टन	2.	टिम्बर लॉग कोमल/सख्त	ट्रक/ट्रालर – 40 टन	12	9 नग 35 टन	<p>(क). उपस्कर किराया लागत एजेंसियों से प्राप्त की गई है और परिकलन के लिए कुल औसत लागत पर सुविचार किया गया था। वीओसीपीटी द्वारा उपस्करों की संख्या में विचलन स्थानीय कार्य की स्थितियों के अनुसार है।</p> <p>(ख) हैच वर्किंग के लिए निर्धारित मानदंड डॉजर 5 टन-1 नग प्रति हैच है। दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रासमिक हैच 3 या 4 हैं। इसके प्रति पत्तन ने 1 डॉजर पर सुविचार किया है।</p> <p>[वीओसीपीटी ने 24 अगस्त, 2017 के अपने ई-मेल के द्वारा स्पष्ट किया है कि तैयार उर्वरक के लिए परिकलन में 3 हैच के स्थान पर 1 डॉजर पर सुविचार किया गया है। सुविचारित डॉजर की संख्या सही है। पत्तन ने बताया है कि पोत के संपूर्ण कार्य के दौरान 3 हैच में डॉजर का कार्य करना अपेक्षित नहीं है। किसी भी 3 हैच में एक डॉजर का प्रयोग किया जा सकता है।]</p>
क्र.सं.	वस्तु	उपस्कर	एमबीएस द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार	वीओसीपीटी द्वारा यथा सुविचारित																																						
तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क																																										
विधि - 3																																										
1.	गेनाइट और मार्बल	ट्रक-40 टन	12	18 नग. 15 टन																																						
2.	भरे कंटेनर्स	टॉप लिफ्टर	1	2																																						
विधि - 4																																										
1.	बोरा बंद कार्गो	ट्रक-10 टन	9	9 नग. 15 टन																																						
2.	टिम्बर लॉग कोमल/सख्त	ट्रक/ट्रालर – 40 टन	12	9 नग 35 टन																																						
(ii).	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.4.2 का अनुलग्नक – (X) ब्रेक बल्क कार्गो की तट प्रहस्तन दरें निकालने के लिए 4 भिन्न विधियां नियत करते हैं। इस संबंध में निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण करने का अनुरोध किया जाता है:																																									
	(क). तट प्रहस्तन-ब्रेक बल्क विधि-1:																																									
	<p>(i). विधि 1 के अंतर्गत, अर्थात् कार्गो को परेपिटी के परिसर में प्रत्यक्ष सुपुर्दगी के लिए ट्रकों में उतारना और उसके विपरीत के बारे में यह बताया गया है कि यह बोराबंद कार्गो टिम्बर लॉग कोमल/सख्त आदि पर लागू नहीं है।</p> <p>तथापि वीओसीपीटी ने उपस्कर किराया लागत की 10% की दर से श्रम लागत 10,000 रु. प्रति पाली पर सुविचार किया है और तदनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क निकाला है। वीओसीपीटी उपरोक्त कार्गो समूह के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क का आधार स्पष्ट करे, जहां दिशानिर्देशों के अनुसार विधि स्वयं लागू नहीं है।</p>	<p><b>प्रयोग किये जाने वाले उपस्कर के बारे में प्राधिकरण के दिशानिर्देशों में बताया नहीं गया है और इसलिए श्रम लागत को उपस्कर किराया लागत को उपस्कर किराया लागत के 10% पर सुविचार करना संभव नहीं है, इसलिए अनुमानतः 10,000 रु. प्रति पाली श्रम लागत अपनायी गई है।</b></p>																																								
	<p>(ii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.7. बताता है कि तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रचालक अपने श्रमिक नहीं लगायेगा। तट प्रहस्तन परिचालन के लिए श्रम लागत अनुमानों के लिए प्रतिमान शुष्क बल्क कार्गो के लिए उपस्कर</p>	<p>प्रयोग किये जाने वाले उपस्कर के बारे में प्राधिकरण के दिशानिर्देशों में बताया नहीं गया है और इसलिए श्रम लागत को उपस्कर किराया लागत के 10% पर सुविचार करना संभव नहीं है, इसलिए अनुमानतः 10,000 रु. प्रति पाली श्रम लागत अपनायी गई है।</p>																																								

	<p>लागत का 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत का 10% है।</p> <p>विधि 1 के अंतर्गत, जम्बो बैग लौहे और इस्पात-कॉयल और स्लैब/पाइप, ब्लूब प्लेट, ग्रेनाइट और मार्बल कंटेनर खाली और कंटेनर भरे जैसे कार्गो ग्रुप के प्रहस्तन के लिए "कोई उपस्कर" नियत नहीं है।</p> <p>तथापि वीओसीपीटी ने उपस्कर किराया लागत की 10% की दर से श्रम लागत 10,000 रु. प्रति पाली पर सुविचार किया है और तदनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क निकाला है। वीओसीपीटी उपस्कर किराया प्रभारों @10% श्रम लागत पर सुविचार करे जहां निशानिर्देशों में कोई उपस्कर "नियत नहीं है। वीओसीपीटी नियत प्रतिमानों से विचलन के कारण भी बनाएं।</p>	
	<b>(ख). तट प्रहस्तन - ब्रेक बल्क विधि-2:</b>	
	<p>(i). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, विधि-2 कार्गो—जम्बो बैग और ग्रेनाइट पर लागू नहीं है।</p> <p>तथापि वीओसीपीटी ने उपस्कर किराया लागत की 10% की दर से श्रम लागत 10,000 रु. प्रति पाली पर सुविचार किया है और तदनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क निकाला है। वीओसीपीटी उपरोक्त उल्लिखित कार्गो समूहों के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क उपस्कर किराया लागतके 10% पर श्रम लागत पर सुविचार का आधार स्पष्ट करे जबकि दिशानिर्देशों के अनुसार विधि लागू ही नहीं है।</p>	<p>यह मानते हुए कि इन मामलों में कोई उपस्कर निर्धारित 10,000 रु. श्रम लागत पर सुविचार किया गया है। प्राधिकरण आकस्मिक तौर पर श्रम की व्यवस्था के टोकन के रूप में इसे स्वीकार करने पर विचार करे।</p>
	<p>(ii). विधि - 2 के अंतर्गत: बैगबंद कार्गो के लिए "कोई उपस्कर" निर्धारित नहीं है।</p> <p>तथापि वीओसीपीटी ने उपस्कर किराया लागत की 10% की दर से श्रम लागत 10,000 रु. प्रति पाली पर सुविचार किया है और तदनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क निकाला है। वीओसीपीटी उपस्कर किराया प्रभारों @10% श्रम लागत पर सुविचार करे जहां निशानिर्देशों में कोई उपस्कर "नियत नहीं है। वीओसीपीटी नियत प्रतिमानों से विचलन के कारण भी बनाएं।</p>	
	<b>(ग). तट प्रहस्तन-ब्रेक बल्क - विधि - 4:</b>	
	<p>(i). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार विधि-4 जम्बो बैग और टिम्बर लॉग-सख्त पर लागू नहीं है।</p> <p>तथापि वीओसीपीटी ने उपस्कर किराया लागत की 10% की दर से श्रम लागत 10,000 रु. प्रति पाली पर सुविचार किया है और तदनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क निकाला है। वीओसीपीटी उपरोक्त उल्लिखित कार्गो समूहों के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क उपस्कर किराया लागतके 10% पर श्रम लागत पर सुविचार का आधार स्पष्ट करे जबकि दिशानिर्देशों के अनुसार विधि लागू ही नहीं है।</p>	<p>(i). यह मनाते हुए कि इन मामलों में विधि स्वयं के स्थान पर किसी उपस्कर का प्रयोग नहीं होता, 10,000 रु. प्रति पाली अनुमानित श्रम लागत पर विचार किया गया है। प्राधिकरण परिकलनों में दी गई श्रम लागत को अस्वीकार कर सकता है और दर आशोधित कर दी जाए।</p> <p>(ii). तट प्रहस्तन-ब्रेक बल्क - विधि - 4:</p> <p>वीओसीपीटी ने ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन विधि-4 में लॉग ग्रेबर 2 नग पर विचार नहीं किया है।</p>
(ii).	<p>स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, परियोजना कार्गो, रोरो के अतिरिक्त मोटर वाहन और मशीनें तथा मशीनों के कल-पुर्जे, क्योंकि यह कार्गो समान नहीं होते और विभिन्न आकारों</p>	



	और प्रमात्रा में आते हैं इसमें समय लगता है और उत्पादकता पर भारी असर पड़ता है। किसी तट उपस्कर पर विचार नहीं किया गया और कार्गो को परेपिती के ट्रक पर लादा जाता है और कार्गो सीधे परेपिती के परिसर अथवा भंडार यार्ड में ले जाया जाता है। तथापि वीओसीपीटी ने परियोजना कार्गो मशीनों और मशीनी कल पुर्जों के लिए 2 नग लॉग ग्रेवर पर सुविचार किया है। पत्तन उक्त कार्गो गुप के लिए 2 नग लॉग ग्रेवर पर सुविचार का आधार बताए।	
<b>4.</b>	<b>स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए श्रम लागत:</b>	
(i).	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों (श्रम लागत आकलन) का अनुलग्नक-VIII स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए प्रत्येक वस्तु वर्ग के संबंध में प्रति पाली श्रम लगाये जाने के प्रतिमान अनुबद्ध करता है। वीओसीपीटी ने प्रति हुक सिग्नल मैन के लिए 1895 रु. श्रम लागत और प्रति उपस्कर प्रचालक के लिए 1785 रु. श्रम लागत पर विचार किया है। वीओसीपीटी पुष्टि करे कि प्रति पाली श्रम की यूनिट दर दिशानिर्देशों में दी गई स्थिति का अनुपालन करती है।	सिग्नलमैन प्रति हुक के लिए 1895 रु. और प्रति उपस्कर प्रचालक की 1785 रु. श्रम लागत महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क के नियतन के दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार श्रम की वास्तविक प्रचलित लागत के आधार पर निकाली गई है।
(ii).	वीओसीपीटी ने प्रति मजदूरी के अतिरिक्त उजरती दर मजदूरी पर भी विचार किया है। इसके अतिरिक्त, वीओसीपीटी ने विभिन्न कार्गो वस्तु वर्गों के लिए भिन्न-भिन्न उजरती दरों पर विचार किया है। खंड 3.5.7 श्रम लगाने की यूनिट दर प्रतिमानों में निर्धारित श्रम की प्रचलित वास्तविक दर होगी। वीओसीपीटी श्रम लागत निकालते समय उजरती दर मजदूरी पर सुविचार के कारण स्पष्ट करे। वीओसीपीटी यह पुष्टि भी करे कि प्रति पाली उजरती दर पर सुविचार करना दिशानिर्देशों में दी गई स्थिति के अनुसार है।	वीओसीपीटी के लिए श्रम की प्रचलित वास्तविक लागत में उजरती दर शामिल है। खंड 3.5.7 के अनुसार श्रम लगाये जाने की यूनिट दर श्रम की प्रचलित वास्तविक लागत होगी जो प्रतिमानों में श्रम की निर्धारित मात्रा के अनुरूप है।
(iii).	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए श्रम लागत आकलन के प्रतिमान प्रत्येक वस्तु के लिए एब नग टिंडल प्रति पाली नियत करते हैं, तथापि, दिशानिर्देशों में शुष्क बल्क कार्गो के लिए ऐसे टिंडल प्रति पाली निर्धारित नहीं किये गए हैं। यह समझ में आता है कि टिंडल, जो गैंग का अगुआ होता है, प्रति पाली एक अनिवार्य अपेक्षा है। वीओसीपीटी उक्त के संदर्भ में इस मुद्दे का परीक्षण करे और प्रस्ताव में आवश्यक आशोधन करे।	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित दिशानिर्देशों का अनुलग्नक-8 शुष्क बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए श्रम लागत के अनुमान के प्रतिमानों में महापत्तन न्यासों को प्राधिकृत करता है कि प्रति पाली टिंडल की जरूरत नहीं होती। वीओसीपीटी द्वारा मंत्रालय के दिशानिर्देशों का अनुपालन किया जा रहा है। यहां यह सूचित किया जाता है कि किसी गैंग में टिंडल रखने की प्रथा आवश्यक नहीं रही है।
<b>5.</b>	<b>दरमान और निष्पादन मानक</b>	
	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार, परिचालक शुष्क बल्क कार्गो के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 16.06.2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथानिर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त कर लेने पर डब्ल्यूपीआई के 60% के स्थान पर 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन का पात्र होता है। पत्तन पुष्टि करे कि उक्त दिशानिर्देशों में यथापेक्षित प्रस्तावित निष्पादन मानक एमओएस के 16.06.2016 को जारी बर्थिंग नीति पर आधारित है। यदि नहीं, तो पत्तन शुष्क बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक बर्थिंग नीति के अनुरूप हो जैसा कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में उपबधित है।	वीओसीपीटी द्वारा किये गए निष्पादन मानक मैसर्स बोस्टन कंसल्टिंग ग्रुप (बीसीजी) द्वारा दिये गए सूत्र पर आधारित हैं और उन्हें अव्यवहारिक समझा जाता है और न ही प्राप्त किया जा सकता है। इसलिए वीओसीपीटी पिछले 3 वर्षों की औसत को एक प्रतिमान के रूप में प्रस्तावित करता है। वीओसीपीटी पत्तन के लिए ये प्रस्तावित बर्थिंग प्रतिमान पत्र संख्या टीआरए-ओएफटीबीएल-वीएसएल-बीईआरटीएच-वी 1-15(42340)/डी 1933 दिनांक 25.08.2016 के द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय को संसूचित किये गए थे। इन्हें 23.09.2016 की बैठक में संकल्प संख्या 200 (कार्यसूची मद संख्या 13) द्वारा बोर्ड ने अनुमोदित भी किया है। इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति से तुल्यकालिक नहीं हो सकते।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

12. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है।

- (i). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के यांत्रिकृत और हस्त प्रहस्तन के लिए जून, 2016 में महापत्तन न्यास स्टीवडोरिंग और तट

प्रहस्तन नीति, 2016 अलग-अलग जारी की, बाद में, एमओएस ने अक्टूबर, 2016 में महापत्तन न्यासों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित संबंधी दिशानिर्देश भेजे। तत्पश्चात्, प्राधिकरण के कार्यालय में नवंबर, 2016 में महापत्तन न्यासों के साथ एक कार्यशाला का आयोजन किया गया। इस पृष्ठ भूमि में, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव के साथ आया।

- (ii). वीओसीपीटी ने इन्हीं दिशानिर्देशों के तहत 19 नवंबर, 2016 का प्रस्ताव दायर किया था। वीओसीपीटी का प्रस्ताव और मामले की प्रक्रिया के दौरान वीओसीपीटी द्वारा 1 जुलाई 2017 और 24 अगस्त 2017 के अपने पत्रों के द्वारा दी गई सूचना/स्पष्टीकरण पर विशेषण में विचार किया जाता है।
- (iii). जैसा पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने अंतरिम व्यवस्था के तौर पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क का 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/76/2017-वीओसीपीटी द्वारा तदर्थ आधार पर अनुमोदन किया था।
- (iv). (क). वीओसीपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्गो के मोटे वर्गीकरण का अनुसरण करते हुए 12 शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् (i) तैयार उर्वरक, (ii) उर्वरक - कच्चा माल, (iii) खाद्यान्न, (iv) गैर-कोकिंग कोयला (ताप कोयला), (v) कोकिंग कोयला, (vi) लोह अयस्क, लोह अयस्क पैलेट, बेंटोनाइट और वाक्साइट, ताम्बा सान्द्र, सीसा और जिंक अयस्क, (vii) कतरन रद्दी (viii) भारी गलनांक रद्दी (ix) अन्य अयस्क और खनिज (x) चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर क्ले, बालु और अन्य समान किस्म का शुष्क बल्क कार्गो, (xi) नमक (xii) अल्यूमिनिया और कच्चा लोहा और इसी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।
- (ख). वीओसीपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्गो के मोटे वर्गीकरण के अनुसरण में ग्यारह बल्क कार्गो गुप के लिए अर्थात् (i). बोरा बंद कार्गो, (ii). जम्बो बोरे (iii). लौहा और इस्पात-कॉयल और स्लैब, (iv). लोहा और इस्पात-पाइप ट्यूब, प्लेट, (v). टिम्बर लट्टे-साफ्ट (vi). टिम्बर लट्टे-सख्त और (vii). ग्रेनाइट तथा मार्बल (viii) कंटेनर्स खाली (ix) कंटेनर्स भरे (x) परियोजना कार्गो (xi) मशीनरी और मशीनरी कल पुर्जे के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

(v). **शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के उत्पादकता मानक:**

- (क). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत कार्गो गुपों के लिए, वीओसीपीटी ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंड के अनुरूप उत्पादकता मानदंड प्रस्तावित किये हैं।

दिशानिर्देश ब्रेक बल्क कार्गो जैसे परियोजना कार्गो और मशीन तथा मशीनों के कलपुर्जों के कोई मानदंड निर्धारित नहीं करते क्योंकि ये प्राकृति में एक जैसे नहीं होते और भिन्न आकारों, आकृतियों और वजनों में आते हैं। दिशानिर्देश संबंधित पत्तन से अपेक्षा करते हैं कि वे ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी पत्तन द्वारा बेहतर उत्पादकता प्राप्त करने के आधार पर उत्पादकता पर विचार करें।

वीओसीपीटी ने पत्तन द्वारा प्राप्त प्रचलित उत्पादकता के आधार पर इन दो ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानकों पर सुविचार किया है। सभी महापत्तन न्यासों में मानदंडों के आधार पर अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के इस उदीयमान चरण में, इस संबंध में वीओसीपीटी का प्रस्ताव स्वीकृत किया जाता है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह आगामी समीक्षा के दौरान ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी भी महापत्तन न्यासों द्वारा प्राप्त बेहतर प्राप्त उत्पादकता पर विचार करे, तब ऐसे कार्गो के लिए संगत और बेहतर निष्पादन स्तर उपलब्ध होगा।

- (ख). दिशानिर्देशों के अनुसार शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रासमिक उत्पादकता की तुलनात्मक स्थिति वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर पत्तन द्वारा सुविचारित उत्पादकता स्तर **अनुलग्नक-1** शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो पर संलग्न विवरण में दिया गया है।

क्योंकि वीओसीपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार उत्पादकता पर विचार किया है, यह प्राधिकरण वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानकों के आधार पर पत्तन के प्रस्ताव पर आगे बढ़ता है।

- (ग). वीओसीपीटी ने टिम्बर लॉग-साफ्ट के लिए इष्टतम क्षमता 800 एमटी/पाली आकलित की है और टिम्बर लॉग-हार्ड के लिए 1,200 एमटी प्रति पाली है। मामले के संसाधन के दौरान, एक प्रयोक्ता, मैसर्स सेंट जोन एंड हरी एंड कं. ने उल्लेख किया कि टिम्बर लॉग हार्ड दोनों के लिए प्रहस्तन दर लगभग समान ही है अतः इन कार्गो के लिए प्रशुल्क में भिन्नता स्वीकार्य नहीं है। उन्होंने टिम्बर लॉग हार्ड के लिए स्टीवडोरिंग प्रशुल्क 215/-रु. प्रति टन (वीओसीपीटी 162.79 रु. प्रति टन के स्थान पर) वीओसीपीटी द्वारा टिम्बर लॉग साफ्ट के लिए प्रस्तावित के समान संशोधित करने का अनुरोध किया।

वीओसीपीटी ने बताया है कि दिशानिर्देशों के अनुसार, टिम्बर लॉग साफ्ट के लिए इष्टतम क्षमता 800 एमटी प्रति पाली और टिम्बर लॉग हार्ड के लिए 1200 एमटी प्रति पाली है, अतः स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए टिम्बर लॉग साफ्ट के लिए प्रशुल्क टिम्बर लॉग साफ्ट से अधिक है। पत्तन ने बताया है कि मंत्रालय द्वारा संसूचित बर्थिंग नीति के अनुसार हार्ड

और साफ्ट काष्ठ में कोई भेद नहीं किया गया है और समान रूप से 4600 टन प्रति दिन नियत किया है। स्टीवडोरिंग नीति के अनुसार, बर्थिंग नीति मानदंडों के आधार पर स्टीवडोरिंग के निष्पादन की निगरानी करनी पड़ेगी जो कि एक समान नियत किये गए हैं। अतः वीओसीपीटी ने टिम्बर साफ्ट और टिम्बर-हार्ड दोनों के लिए 320 टन प्रति पाली के रूप में समान इष्टतम क्षमता अपनाने का अनुरोध किया है और यह भी कि वही दर टिम्बर लॉग-साफ्ट अर्थात् 244.19 रु. (विदेशी) और 146.51 रु. (तटीय) के लिए पहले ही प्रस्तावित है, इसे ही टिम्बर लॉग-हार्ड के लिए अपना लिया जाये।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्यों के आधार पर आवश्यक समायोजन स्वीकार करने की अनुमति देता है। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि, जबकि पत्तन ने टिम्बर लॉग साफ्ट और टिम्बर लॉग हार्ड के लिए समान दर सुविचार करने का प्रस्ताव किया है, पत्तन ने वीओसीपीटी द्वारा प्राप्त दोनों कार्गो के लिए इसे वास्तविक प्रहस्तन दर से प्रमाणित नहीं किया है। केपीटी पर भी, जो टिम्बर प्रहस्तन का एक महापत्तन है- पत्तन ने टिम्बर लॉग-साफ्ट और हार्ड दोनों के लिए क्रमशः 800 ट/दिन और 1000 ट/दिन की अलग-अलग उत्पादकता पर विचार किया है। जहां तक वीओसीपीटी द्वारा रखे गए बिंदु का संबंध है कि बर्थिंग नीति हार्ड और साफ्ट काष्ठ के लिए 4,600 टन की समान उत्पादकता निर्धारित करती है, यह उल्लेख करना है कि, बर्थिंग नीति शुष्क बल्क कार्गो की उत्पादकता बताती है। बर्थिंग नीति में काष्ठ की उत्पादकता का कहीं उल्लेख नहीं है, जैसा वीओसीपीटी ने बताया है। उक्त स्थिति को देखते हुए और टिम्बर के लिए घटौती उत्पादकता मानदंडों के समर्थन में पत्तन द्वारा किसी औचित्य के समान में और अभाव में और समान कार्गो के लिए और वीओसीपीटी निर्धारित भिन्न उत्पादकता मानदंडों, वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित, को देखते हुए, इस प्राधिकरण ने इस संबंध में वीओसी पत्तन के मूल प्रस्ताव के साथ जाने का निर्णय लिया है।

(vi). **स्टीवडोरिंग परिचालनों की दरें-शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क:**

(क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.2 में अनुबद्ध किया गया है, स्टीवडोरिंग परिचालनों की परिचालन लागत को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों में समूहबद्ध किया गया है अथात् उपस्कर किराया लागत, श्रम लागत, परिचालन संबंधी उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय।

(ख). उपस्कर किराया प्रभार:

(i). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुलग्नक-V||शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालनों की उपस्कर किराया लागत के आकलन के मानक निर्धारित करता है। उक्त अनुलग्नक के अनुसार, पोत से तट प्रचालन के लिए, प्रासमिक प्रहस्तन उपस्कर पोत क्रेन, या तट क्रेन या एचएमसी या इन सब प्रहस्तन उपस्करों का मिश्रण होता है।

वीओसीपीटी ने 1 एचएमसी के उपस्कर किराया प्रभार पर सुविचार किया है। पत्तन ने प्रस्ताव में बताया है कि एक पोत क्रेन अथवा एक तट क्रेन अथवा एक एचएमसी अथवा इन सबका मिश्रण पोत से तट के बीच कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रयोग में लाया जा सकता है।

जहां तक हैच वर्किंग का संबंध है, मानदंड कुछेक शुष्क बल्क कार्गो के लिए डॉज़र 5 टन-1 नग प्रति हैच, ग्रैब 1 नग प्रति हुक और कुछेक शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् गैर-कोकिंग कोयला, कोकिंग कोयला, लौह अयस्क, कतरन कबाड़ और भारी गलनांक कबाड़ के लिए एक नग उत्खनन प्रति हैच, एक ग्रैब प्रति हुक निर्धारित करते हैं। यह देखा जाता है कि वीओसीपीटी ने उत्खननों के स्थान पर डॉज़र तैनात करने का प्रस्ताव किया है।

इसके अतिरिक्त, दिशानिर्देश 1 डॉज़र प्रति हैच अनुबद्ध करते हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि तैयार उर्वरक के लिए 3 हैच कार्य करने का परिकलन करते हुए एक नग डॉज़र को हिसाब में लिया गया है। सुविचारित डॉज़रों की संख्या सही है। पत्तन ने बताया है कि डॉज़रों पोत के तमाम कार्य समय के दौरान सभी तीनों हैचों के कार्य करने की अपेक्षा नहीं होती है।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्यों के आधार पर आवश्यक समायोजन स्वीकार करने की अनुमति देता है। वीओसीपीटी ने हैच वर्किंग के लिए उपस्कर की किस्म में प्रस्तावित मामूली से विचलन का औचित्य नहीं बताया है। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि, केपीटी ने भी पत्तन की स्थानीय स्थितियों को ध्यान में रखकर डॉज़र/उत्खनकों के स्थान पर पे-लोडरों का प्रस्ताव किया था जिसे इस प्राधिकरण ने स्वीकार कर लिया था। जहां तक डॉज़रों की संख्या में विचलन का संबंध है, पत्तन ने औचित्य दिया है।

उक्त स्थिति को ध्यान में रखकर और इस बात पर भी गौर करते हुए कि इस मामले में परामर्श किये गए किसी भी हितधारक ने स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए प्रस्तावित उपस्कर पर आपत्ति नहीं की है, हैच

वर्किंग के लिए उपस्कर की एक किस्म में विचलन और वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित डॉज़र की संख्या पर सुविचार किया जाता है।

इसके अतिरिक्त, वीओसीपीटी ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए उपस्करों की तैनाती का प्रस्ताव किया है, जिस पर पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित पर सुविचार किया जाता है।

- (ii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्करों की तैनाती के किराया प्रभार का आकलन संबंधित पत्तन की अवस्थापनाओं में प्रचलित उपस्कर किराया लागत या बाजार आधार पर आकलित की जायेगी।

वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव में, बैंडरो द्वारा प्रस्तुत न्यूनतम दर को ध्यान में रखकर उपस्करों के किराया प्रभार आकलित किये हैं। वीओसीपीटी ने उसके द्वारा सुविचारित उपस्कर किराया प्रभार के समर्थन में दस्तावेज़ी साक्ष्य भी प्रस्तुत किये हैं और यह पुष्टि भी की है कि किराया प्रभार प्रचलित बाजार दर दर्शाते हैं। पत्तन द्वारा सूचित की गई स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

इस प्रकार, संक्षेप में, वीओसीपीटी द्वारा यथा आकलित उपस्कर किराया लागत पर विश्वास किया जाता है और स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क के निधरण के लिए सुविचार में लिया जाता है।

(ग). **श्रम लागत:**

- (i). दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार, श्रमिकों की तैनाती राष्ट्रीय अधिकरण पंचार (एनटीए) द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार होनी चाहिए जैसा कि दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-VIII में दिया गया है और यूनिट दर मानकों में निर्धारित श्रमिकों की संख्या के लिए श्रम की वास्तविक प्रचलित लागत होगी। दिशानिर्देश यह भी बताते हैं कि निर्धारित मानक और किसी पत्तन विशिष्ट के लिए कोई अन्य मानकों का पालन श्रम लागत परिकलन के लिए किया जाना चाहिए।

वीओसीपीटी ने एनटीए को लागू किया है। वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित श्रमिकों की तैनाती एनटीए पर आधारित है।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश शुष्क बल्क कार्गो परिचालनो के लिये एक टिंडल की तैनाती का कोई मानक निर्धारित नहीं करते हैं। इस बात का पता केपीटी के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रस्ताव की कार्यवाही के दौरान चला कि टिंडल जो गैंग का अगुआ होता है प्रति पाली एक अनिवार्य अपेक्षा है। वीओसीपीटी को उक्त के आलोक में टिंडल की अपेक्षा का परीक्षण और प्रस्ताव में आवश्यक संशोधन करने के लिए कहा गया। तथापि, वीओसीपीटी ने बताया कि एक गैंग में टिंडल को रखने की प्रथा अनिवार्य नहीं है। मुरमागोवा पत्तन न्यास (एमओपीटी) के एक और मामले में भी, जब यह मुद्दा उठाया गया तो एमओपीटी ने स्पष्ट किया कि टिंडल तैनात नहीं किया जाता। इसलिए, वीओसीपीटी पर टिंडल की जरूरत नहीं को स्वीकार किया जाता है। यह मान्य करते हुए कि वीओसीपीटी द्वारा श्रमिकों की संख्या एनटीए पर आधारित है, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित श्रम तैनाती सुविचार में ली जाती है।

- (ii). वीओसीपीटी ने प्रति पाली मज़दूरी के अतिरिक्त उजरती दर मज़दूरी पर विचार किया है। इसके अतिरिक्त वीओसीपीटी ने विभिन्न कार्गो वस्तु समूहों के लिए भिन्न उजरती दरों पर विचार किया है। खंड 3.5.7 के अनुसार श्रम तैनाती के लिए यूनिट दर मानदंडों में निर्धारित श्रम की वास्तविक प्रचलित लागत होगी। वीओसीपीटी को श्रम लागत निकालते समय उजरती दर मज़दूरी पर सुविचार के कारण बताने के लिए कहा गया और यह पुष्टि करने के लिए भी कहा गया कि उजरती दर प्रति पाली सुविचार करना दिशानिर्देशों की स्थिति के अनुपालन में है।

वीओसीपीटी ने बताया है कि वीओसीपीटी के लिए श्रम की प्रचलित वास्तविक लागत में उजरती दर शामिल है।

वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि श्रम के आकलन में सुविचारित श्रम की यूनिट लागत वास्तविक प्रचलित दर है और यह दिशानिर्देशों की स्थिति के अनुसार है इसलिए वीओसीपीटी द्वारा यथा आकलित स्वीकृत है।

- (घ). प्रत्येक प्रचालन उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय, उपस्कर किराया लागत और श्रम लागत के 20% पर आकलित किये गए हैं, जो स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.8 और 3.5.9 में युक्त अनुबद्धताओं के अनुरूप है।

- (ङ). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 5 अनुबद्ध करता है कि कुल परिचालन लागत पर 20% की गुंजाइश को वीओसीपीटी द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए सुविचार में लिया गया है।

- (च). वीओसीपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत और हमारे द्वारा सुविचारित शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क निकालने के परिकलन ऊपर चर्चित विभिन्न प्रतिमानों पर आधारित है और **अनुलग्नक-II** के रूप में संलग्न है।

(vii). **तट प्रहस्तन परिचालनों की दरें:**

- (क). जैसा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.2 में अनुबद्ध है कि तट प्रहस्तन परिचालनों को परिचालन लागत के निम्नलिखित मुख्य शीषों में समूहबद्ध किया गया है अर्थात् उपस्कर किराया लागत, श्रम लागत, परिचालन उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय।

(ख). **उपस्कर किराया लागत:**

- (i). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.4.1. और 4.4.2. शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रभारों के लिए अपनायी गई पांच विभिन्न प्रहस्तन विधियों और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपनायी गई चार विधियों को समूहबद्ध करते हैं। वीओसीपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित पांच विधियों के अनुसार तट प्रहस्तन दरों का प्रस्ताव किया है। ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, वीओसीपीटी ने सामान्य रूप से, दिशानिर्देशों में निर्धारित चार विधियों को अपनाया है। तट प्रहस्तन परिचालनों में ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कुछेक मामूली से विचलन हैं जिनका वीओसीपीटी ने औचित्य स्पष्ट कर दिया है। वीओसीपीटी द्वारा यथा संकल्पित तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन की विधियों के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों की दरों के प्रस्ताव पर विश्वास किया जाता है।
- (ii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.6 अनुबद्ध करता है कि किराये पर लिये जाने वाले उपस्कर की लागत दिशानिर्देशों के **अनुलग्नक-IX** और **X** में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार आकलित की जानी चाहिए।
- (iii). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन प्रचालन के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति और विचलन का औचित्य यदि कोई हो, जैसा वीओसीपीटी ने प्रस्तुत किया है, **अनुलग्नक-III** के रूप में संलग्न है।

मैसर्ज वेदांता लि. (वीएल)ने बताया है कि उन्होंने हॉपर पर 10 करोड़ रु. का अपना स्वयं का निवेश किया है और उनके द्वारा उसका प्रयोग और अनुरक्षण तांबा सांद्र प्रहस्तन के लिए पिछले 8 से भी अधिक वर्षों से किया जा रहा है। इसलिए मैसर्ज वीएल ने पत्तन से अनुरोध किया कि वे तट प्रहस्तन प्रभारों के प्रशुल्क परिकलन में से हापर के किराया प्रभार निकाल दें।

इस संदर्भ में, वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया कि अपफ्रंट प्रशुल्कों का निर्धारण दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुपालन में किया जायेगा और कि दिशानिर्देशों सभी पर समान रूप से लागू होते हैं और इसमें कोई छूट नहीं है। इसलिए, इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी के प्रस्ताव के साथ जाने का निर्णय लिया। हर मामले में, उस प्राधिकरण द्वारा नियत अपफ्रंट प्रशुल्क स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए वीएल द्वारा लगाये गए स्टीवडोर उपयुक्त रूप से अपना प्रशुल्क वीएल के हापर के प्रयोग के लिए अधिकतम दर के भीतर समायोजित कर सकते हैं।

जैसा कि उपरोक्त **अनुलग्नक-III** से देखा जाता है, ब्रेक बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालनों की कुछेक कार्गो मदों के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर तैनाती के मानकों की तुलना में वीओसीपीटी द्वारा विधि 3 और विधि 4 में तैनात प्रस्तावित उपस्करों के प्रोफाइल में हलका सा विचलन है। वीओसीपीटी ने उक्त अनुलग्नक में दर्शाई गई इन कार्गो मदों के लिए प्रतिमानों से विचलन का औचित्य भी दिया है। विचलन कार्य की वास्तविक स्थितियों के कारण है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 के अंतर्गत प्राधिकरण इन दिशानिर्देशों में निर्धारित विशिष्ट स्थितियों का ध्यान में रख कर संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानकों में आवश्यक संशोधन स्वीकार कर सकता है। दिशानिर्देशों में उक्त उपबंध को देखते हुए और प्रतिमानों से विचलन के लिए वीओसीपीटी द्वारा दिये गए औचित्य को देखते हुए, जैसा उक्त अनुलग्नक में दर्शाया गया है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि इस मामले में जिन हितधारकों से परामर्श किया गया किसी ने भी वीओसीपीटी द्वारा लगाये जाने वाले प्रस्तावित उपस्करों पर आपत्ति नहीं की है, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल के आधार पर यह प्राधिकरण तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करता है।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.6. अनुबद्ध करता है कि संबंधित पत्तन अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए बाजार से उपस्कर लागत किराया प्राप्त करेगा।

मैसर्ज वीएल ने बताया है कि प्रस्ताव में फ्रंट एंड लोडर्स के लिए सुविचारित 12000/रु. प्रति पाली की लागत अत्यधिक है जबकि वर्तमान बाजार मूल्य 7000 रु. - 7500 रु. प्रति पाली के बीच में है। मैसर्ज वीएल ने बाजार की स्थितियों के अनुसार प्रस्ताव की पुनः गणना करने का अनुरोध किया। मैसर्ज वीएल द्वारा दिये गए आंकड़ों के समर्थन में वीएल द्वारा कोई दस्तावेज़ी प्रमाण नहीं दिया।

शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दिशानिर्देशों का अनुलग्नक IX में जी उपस्कर मानदंडों के निर्धारण करता है, फ्रंट एंड लोडर्स का कोई उल्लेख नहीं है। वीओसीपीटी ने 12000/- रु. के किराया प्रभार पे-लोडर्स के लिए सुविचारित किये हैं। लोडर्स कई किस्म के होते हैं जिन्हें उनके डिजाइन और प्रयोग के अनुसार विभिन्न नामों से पुकारा जाता है जैसे फ्रंट एंड लोडर/ पे-लोडर आदि। वीओसीपीटी ने पे-लोडर्स के लिए 3 वैंडरों से प्राप्त तुलनात्मक दर प्रस्तुत की उनमें से 12000 /रु. की दर न्यूनतम है जो दो वैंडरों ने उद्धरत की है। वीओसीपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि उपस्कर किराया लागत प्रचलित बाजार दर पर आधारित है। चूंकि वीओसीपीटी ने अपने आंकड़ों को दस्तावेज़ी साक्ष्यों से प्रमाणित किया है, इसलिए इस संबंध में वीओसीपीटी के आकलन पर सुविचार किया जाता है।

यहां तक कि अन्य उपस्करों के संबंध में भी वीओसीपीटी ने प्रत्येक उपस्कर के किराया प्रभारों के समर्थन में दस्तावेज़ी साक्ष्य के तौर पर दरें प्रस्तुत की हैं और विभिन्न वैंडरों द्वारा उद्धरत दरों की तुलना भी प्रस्तुत की है और प्रत्येक उपस्कर के लिए न्यूनतम दर पर सुविचार किया गया है। वीओसीपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि दरें प्रचलित बाजार दरों का प्रतिनिधित्व करती हैं। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किराया प्रभार यूनिट दर पर विश्वास करके सुविचार किया जाता है।

(ग). **श्रम लागत:**

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.7. अनुबद्ध करता है कि तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए श्रम लागत आकलन के लिए मानक शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए क्रमशः 5% और 10% है। वीओसीपीटी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया प्रभार का 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत का 10% पर श्रम लागत आकलित की गई है जो स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.7.9 के अनुसार है सिवा मामूली से विचलनों के जिन पर आगामी पैराओं में चर्चा की गई है।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुलग्नक-X विभिन्न विधियों के अंतर्गत ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के उपस्कर मानक निर्धारित करता है। विधि-1 के अंतर्गत ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए, परिपिति के परिसर पर सीधे सुपुर्दगी के लिए कार्गो की सीधे ट्रको में उतरायी अथवा विलोमतः मानक जम्बो बैग, लोहा और इस्पात कॉयल स्लैब, लोहा और इस्पात- पार्सप, ट्यूब, प्लेट और ग्रेनाइट तथा मार्बल के लिए खाली कंटेनर्स और भरे कंटेनर्स मानक किसी उपस्कर का निर्धारित नहीं करते। उक्त अनुलग्नक में विधि 1 लागू नहीं बतायी गयी है। जहाँ तक विधि 2 का प्रश्न है बैग बंद कार्गो के लिये यह बताते हुए कि कार्गो मानव द्वारा ट्रको पर लादा जाता है, दिशानिर्देशों में कोई उपस्कर निर्धारित नहीं है।

जबकि वीओसीपीटी ने इन मदों के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर मानदंडों का अनुपालन किया है, वीओसीपीटी ने इन कार्गो मदों के लिए उपरोक्त विधियों के अंतर्गत अप्रकट प्रशुल्कों का निर्धारण करते समय श्रम लागत को आकलन आधार पर 10,000/-रु. प्रति पाली पर सुविचार किया है।

विधि-4 कार्गो की घाट पर उतराई और ट्रकों पर लदान और पत्तन परिसर के भीतर भंडार यार्ड तक अथवा विलोमतः से संबंधित है। दिशानिर्देशों के अनुसार, यह विधि जम्बो बैग और ग्रेनाइट तथा मार्बल पर लागू नहीं होती। जबकि वीओसीपीटी ने इन मदों के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर मानकों का अनुपालन किया है, तथापि वीओसीपीटी इस कार्गो के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए आकलन आधार पर प्रति पाली 10,000/- रु. की अनमानित श्रम लागत पर सुविचार किया है।

इस संबंध में दिशानिर्देशों से विचलन के एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रयोग किये जाने वाले उपस्कर के बारे में प्राधिकरण के दिशानिर्देशों में बताया नहीं गया है और इसलिए श्रम लागत को उपस्कर किराया लागत को उपस्कर किराया लागत के 10% पर सुविचार करना संभव नहीं है, इसलिए अनुमानतः 10,000 रु. प्रति पाली श्रम लागत अपनायी गई है। यह मानते हुए कि इन मामलों में कोई उपस्कर निर्धारित 10,000 रु. श्रम लागत पर सुविचार किया गया है। प्राधिकरण आकस्मिक तौर पर श्रम की व्यवस्था के टोकन के रूप में इसे स्वीकार करने पर विचार करे। इस संदर्भ में, यहाँ यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि, वीओसीपीटी के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रशुल्क प्रस्ताव का निपटान करते समय भी, पत्तन ने उल्लेख किया था कि दिशानिर्देश शून्य उपस्कर निर्धारण करते हैं अथवा निर्धारित विधि कुछेक ब्रेक बल्क कार्गो मदों पर लागू नहीं होती। यदि मानदंडों के अनुसार कोई उपस्कर असाइन नहीं किया जाता, जब श्रम लागत संबंध की थी।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्यों के आधार पर आवश्यक समायोजन स्वीकार करने की अनुमति देता है। जो इन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों पर प्रभाव डालते हैं।

वीओसीपीटी द्वारा मानदंडों से विचलन के लिए दिये गए औचित्य को ध्यान में रखकर, कुछेक कार्गो मर्दों के लिए वीओसीपीटी द्वारा आकलित 10,000/-रु. प्रति पाली की श्रम लागत, जैसा ऊपर चर्चा की गयी है, पर सुविचार किया जाता है।

- (घ). प्रशासनिक उपरिव्यय और प्रचालन उपरिव्यय प्रत्येक को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.8 और 4.5.9 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुसार उपस्कर लागत और श्रम लागत के 20% पर आकलन किये गए हैं। यह देखा जाता है कि ब्रेग बंद कार्गो के लिए विधि 2, 3 और 4 के अंतर्गत वीओसीपीटी ने कुल उपस्कर किराया और श्रम लागत के स्थान पर प्रचालन उपरिव्यय पर 20 प्रतिशत प्रशासनिक उपरिव्यय का आकलन किया है। इसे सही कर दिया गया है और कुल उपस्कर किराये और श्रम लागत के 20 प्रतिशत पर सुविचार किया है।
- (ङ). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा अनुबद्ध के अनुसार अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क निकालने के लिए वीओसीपीटी ने कुल परिचालन लागत पर 20% की गुंजाइश पर सुविचार किया है।
- (च). पत्तन ने प्रस्तावित दर निकालते समय, विदेशी कार्गो/तटीय कार्गो के हिस्से पर विचार किया है और प्रस्तावित प्रशुल्क निकालने समय तटीय रियायतों के प्रभाव पर सुविचार किया। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलन में कुछेक कार्गो मर्दों के तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए विदेशी और तटीय कार्गो की दर की संगणना में कुछेक गणित संबंधी गलतियां पाई गई हैं जिन्हें सुधार दिया गया है। कुछेक पूर्णांकन संबंधी गलतियों को भी ठीक कर दिया गया है।
- (छ). वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत और हमारे द्वारा सुविचारित और ऊपर चर्चित विभिन्न प्रतिमानों के आधार पर शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण का लागत विवरण **अनुलग्नक-IV** पर संलग्न है।
- (viii). उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर और वीओसीपीटी द्वारा किये गए निवेदन पर विचार करते हुए और इस बात को मान्य करते हुए कि वीओसीपीटी ने अपना प्रस्ताव बोर्ड के अनुमोदन से दायर किया है, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अपफ्रंट स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन पभारों को पत्तन द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया जाता है।
- (ix). (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार, परिचालक शुष्क बल्क कार्गो के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 16.06.2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथानिर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त कर लेने पर डब्ल्यूपीआई के 60% के स्थान पर 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन का पात्र होता है। पत्तन पुष्टि करे कि उक्त दिशानिर्देशों में यथापेक्षित प्रस्तावित निष्पादन मानक एमओएस के 16.06.2016 को जारी बर्थिंग नीति पर आधारित है। यदि नहीं, तो पत्तन शुष्क बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक बर्थिंग नीति के अनुरूप हो जैसा कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में उपबन्धित है। प्रत्युत्तर में वीओसीपीटी ने बताया कि वीओसीपीटी द्वारा किये गए निष्पादन मानक मैसर्ज बोस्टन कंसल्टिंग ग्रुप (बीसीजी) द्वारा दिये गए सूत्र पर आधारित हैं और उन्हें अव्यवहारिक समझा जाता है और न ही प्राप्त किया जा सकता है। इसलिए वीओसीपीटी पिछले 3 वर्षों की औसत को एक प्रतिमान के रूप में प्रस्तावित करता है। पत्तन ने यह भी बताया है कि इन्हें बोर्ड द्वारा अनुमोदन प्राप्त है और वीओसीपीटी के प्रस्तावित बर्थिंग मानदंडों को 25.08.2016 के पत्र के द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय को संसूचित भी किय गया। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक और उन पर हमारा विश्लेषण निम्नवत है:-
- (क). **शुष्क बल्क कार्गो के विद्यकतम प्रशुल्क के 100% सूचकांकन के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित मानक**
- (i). दिशानिर्देशों का खंड 7.1 अनुबद्ध करता है कि शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानक प्रशुल्क में 100% सूचकांकन शुष्क बल्क कार्गो के लिए 16 जून 2016 के पत्रसंख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (भाग) में यथानिर्धारित बर्थिंग नीति के अनुरूप होंगे।
- (ii). वीओसीपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव पिछले तीन वर्षों की औसत के आधार पर किया है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानकों की तुलना में स्टीवडोरिंग और तट प्रचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क में सुविचारित उत्पादकता दर नीचे सरणीबद्ध की जाती है:-

**शुष्क बल्क कार्गो :**

वर्ग संख्या	वस्तु	बीओसीपीटी प्रस्तावित निष्पादन मानक (टन/पाली)	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित अप्रेंट प्रशुल्क निकालने के लिए सुविचारित उत्पादकता स्तर (टन/पाली)
1	तैयार उर्वरक	2,666	2,700
2	उर्वरक- कच्चा माल	2,500	2,430
3	खाद्यान्न	1,944	1,980
4 (i).	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला) 9वीं वर्ध	9,333	4,000 गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)
(ii).	कोकिंग कोयला(ताप कोयला) परंपरागत वर्ध	4,000	
5(i).	कोकिंग कोयला-9वीं वर्ध	9,333	3,600 कोकिंगकोयला
(ii).	परंपरागत वर्ध	4,000	
6	लौह अयस्क,अयस्क पेलेट, बेंटोनाइट, काक्साइट, ताम्बा सांद्र, सीसा और जिब्र अयस्क	3,667	5,840
7	कतरन कबाड़	700	2,100
8	भारी गलनांक कबाड़	360	1,080
9	अन्य अयस्क और खनिज	4,266	2,601
10	चूनापत्थर,डोलोमाइट,क्लिकर,बालु,मिट्टी और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	3,222	3,240
11	नमक	2,333	4,000
12	अल्युमिनिया,और कच्चा लोहा पैलेट और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	1,083	3,360

(iii). ऊपर की सरणी से यह देखा जा सकता है कि उर्वरक कच्चा माल और अन्य अयस्क के अतिरिक्त अधिकतर कार्गो मर्दों के लिए बीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित 100% सूचकांकन के लिए निष्पादन मानक पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप फ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित निष्पादन मानकों से काफी कम हैं।

इसके अतिरिक्त, गैर-कोकिंग कोयले और कोकिंग कोयले को दो वर्गों में अर्थात् 9वीं वर्ध और परंपरागत वर्ध इन दो कार्गो मर्दों के लिए पत्तन ने समान अपफ्रंट प्रशुल्क की मांग की है। जब इस बारे में स्पष्टीकरण मांगा गया तो पत्तन ने बताया कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालन के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रशुल्क परिकलन में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए समान प्रहस्तन सहित दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-V के अनुसार 9वीं वर्ध और परंपरागत वर्ध के लिए एचएमसी किराया लागत कोकिंग और गैर-कोकिंग कोयले के लिए निहित है। पोत क्रेन अथवा तट क्रेन या एचएमसी या इन सब का संयोजन पोत और तट के बीच कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रयोग में लाया जा सकता है। इसलिए, 9वीं वर्ध और परंपरागत वर्ध दोनों के कोकिंग और गैर-कोकिंग कोयले के प्रशुल्क को विभक्त नहीं किया गया है। जैसा निष्पादन मानकों के लिये किया गया है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्यों के आधार पर आवश्यक समायोजन स्वीकार करने की अनुमति देता है। ऐसा होने पर, पत्तन की राय यह है कि नवीं वर्ध में स्टीवडोरिंग परिचालन, यदि निहित हैं तो, के लिए उत्पादकता स्तर और उपस्कर प्रोफाइल कोयले के परंपरागत प्रहस्तन से भिन्न है, पत्तन को आदेश के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से एक महीने के भीतर आवश्यक औचित्य के साथ अलग से प्रशुल्क प्रस्तावित कर सकता है। तब तक के लिए इस प्राधिकरण द्वारा इस आदेश में अधिसूचित दरें पत्तन द्वारा कार्गो वर्गों के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित दरों को लागू किया जायेगा।

निष्पादन मानकों के लिए कार्गो का वर्णन उस कार्गो से स्पष्ट रूप से मेल खाना चाहिए जिसके लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रशुल्क निर्धारित किये जाने हैं। इसके अतिरिक्त, जब नान-कोकिंग कोल (ताप कोयला) और कोकिंग कोल के लिए अप फ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित किये जाएं तो 9वीं वर्ध और परंपरागत वर्ध में अंतर न किया जाए। पत्तन द्वारा प्रस्तावित भिन्न निष्पादन मानकों के प्रशुल्क में 100% सूचकांकन के लिए कारण पत्तन द्वारा स्पष्ट नहीं किये गए हैं।

उक्तस्थिति को देखते हुए, इस प्राधिकरण के लिए बीओसीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित निष्पादन मानक को निर्धारित करना उपयुक्त नहीं होगा, जो कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए



वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क में सुविचारित उत्पादकता स्तर से भी कम हैं और दो कार्गो मर्दों पर कार्गो विवरण में मेल भी नहीं खाते हैं जैसा कि ऊपर चर्चा की गई है।

जबकि पत्तन ने बताया है कि उसने पोत परिवहन मंत्रालय को बर्थिंग नीति के अंतर्गत प्रस्तावित निष्पादन मानक भेजे हैं, वीओसीपीटी ने एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अनुपालन के लिए इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव दायर नहीं किया है। इस प्राधिकरण ने एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के बाद अन्य महापत्तनों अर्थात् जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी), कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) और न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), इन में से प्रत्येक महापत्तन द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर शास्ति / हतोत्साहन स्कीम का अनुमोदन कर चुका है।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 7.1. अनुबद्ध करता है कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक प्रशुल्क में 100% सूचकांकन के लिये 16.06.2016 के पत्र संख्या पीडी-110033/73/2013-पीटी (भाग) द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथानिर्धारित के अनुसार होंगे एक टिप्पणी निर्धारित की जाती है कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक एम ओ एस द्वारा 16.06.2016 को जारी बर्थिंग नीति निष्पादन के अनुसार होंगे। मानकों की प्राप्ति पर 60% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के स्थान पर प्रशुल्क में डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के पात्र है। अपनेदिसंबर, 2016 के मूल प्रस्ताव में पत्तन ने अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित उत्पादकता स्तर के समान निष्पादन मानक 16.06.2016 का एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के आधार पर हैं जैसा कि उक्त दिशानिर्देशों में अपेक्षित है। वीओसीपीटी को दी जाती है कि वह इस आदेश के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से एक महीने के भीतर इस आशय का एक प्रस्ताव प्रस्तुत करे कि निष्पादन मानक एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के आधार पर हैं

(ख). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक

(i). दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार, शुष्क बल्क कार्गो के अतिरिक्त निष्पादन मानक संबंधित पत्तन द्वारा दरमानों में **100% सूचकांकन** के लिए निर्धारित किये जाएं।

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक नीचे दिये गए हैं।

वर्ग संख्या	वस्तु	वीओसीपीटी प्रस्तावित निष्पादन मानक (टन/पाली)
1	बोरा बंद कार्गो	833
2	जम्बो बैग	2,666
3	लौह और इस्पात-कॉयल और स्लैब	1,600*
4	लौह और इस्पात- ठूब और प्लेट	1,600
5	टिम्बर लॉग- सॉफ्ट	1,533
6	टिम्बर लॉग- हार्ड	1,533
7	ग्रेनाइट और मार्बल	667*
8	कंटेनर खाली	200*
9	कंटेनर भरा	1,050*
10	परियोजना कार्गो	400*
11	मशीनरी और मशीनों के कल-पुर्जे	400*

यह देखा जाता है कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अधिकतर ब्रेक बल्क कार्गो मर्दों (लौह और इस्पात-कॉयल और स्लैब, ग्रेनाइट और मार्बल, कंटेनर खाली और कंटेनर भरा, परियोजना कार्गो और मशीनरी को छोड़कर) के निष्पादन मानक स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए पत्तन द्वारा सुविचारितसे अधिक हैं। कार्गो मर्दों के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक, जैसे वाक्यांशों में दिया गया है, प्रशुल्क नियतन के लिए सुविचारित उत्पादकता मानकों से कम हैं।

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि, संबंधित पत्तन द्वारा नियत निष्पादन मानक लागू होंगे। यद्यपि दिशानिर्देश पत्तन को 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए ब्रेकबल्क कार्गो के प्रस्तावित निष्पादन मानकों के लिए पत्तन को शिथिलता प्रदान करते हैं, यह मान लेना अनुचित नहीं है कि निष्पादन मानक स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क परिकलन के लिए उत्पादकता स्तर से नीचे नहीं होने

चाहिए। उक्त कार्गो मर्चों के लिए, यदि ऐसा है तो, वाक्यांशों में दिया गया है कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक वीओसीपीटी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रशुल्क निकालने के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानकों के समान हैं।

- (x). (क). तदर्थ प्रशुल्क अनुमोदित करते समय, इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों पर समान रूप से लागू निबंधन और शर्तें अनुमोदित की थीं। वीओसीपीटी ने 'दिन' की परिभाषा प्रातः 6.00 बजे से लेकर अगले दिन की प्रातः 6.00 बजे समाप्त के रूप में प्रस्तावित की है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित 'दिन' की परिभाषा वीओसीपीटी के दरमानों में प्रस्तावित परिभाषा के अनुरूप है। अतः प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की जाती है।
- (ख). वीओसीपीटी ने 'पाली' को 8 घंटे की अवधि के रूप में परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है, जैसा पत्तन कर्मचारियों पर लागू होती है, जिसे वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया जाता है।
- (ग). वीओसीपीटी ने 'प्रति दिन' को भी कलेंडर दिवस के रूप में परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है, जब तक अन्यथा न कहा जाए, इसे भी वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अनुमोदित किया जाता है।
- (घ). वीओसीपीटी ने 'माह' को भी 1 तारीख से कलेंडर माह के अंत तक के रूप में परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है जब तक अन्यथा न कहा जाए। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित माह की परिभाषा वीओसीपीटी के दरमानों की परिभाषा के अनुरूप है। अतः प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की जाती है।
- (ङ). वीओसीपीटी में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन की तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करते समय इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अन्य संबंधित शब्दावली की परिभाषाएं, अंतिम दरें अनुमोदित करते समय अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित की गई हैं।
- (xi). वीओसीपीटी ने सामान्य निबंधनों और शर्तों के अंतर्गत कुछेक टिप्पणियों का प्रस्ताव किया है जिन पर नीचे चर्चा की जा रही है।
- (क). वीओसीपीटी द्वारा सामान्य निबंधनों और शर्तों के अंतर्गत भारतीय स्टेट बैंक की आधार पर से 2% अधिक विलंबित भुगतान/वापसी पर व्याज से संबंधित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।
- (ख). सामान्य निबंधनों और शर्तों के अंतर्गत वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी (IX) बताती है कि सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल योग पर अगले उच्च रुपये में पूर्णांकित किया जायेगा, जो वीओसीपीटी के दरमानों में निर्धारित नोट के अनुरूप है। अतः प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित है।
- (ग). इस प्राधिकरण द्वारा 8 फरवरी, 2017 के आदेश में तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क अनुमोदन में निर्धारित अन्य निबंधन और शर्तें अंतिम अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में भी जारी रहेंगी क्योंकि उन्हें संगत समझा जाता है।
- (xii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के अनुसार प्रशुल्क सीमाएं स्फीत के प्रति सूचकांकित होंगी परंतु संगत वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में हुए 60% की सीमा के परिवर्तन तक ही/प्रशुल्क सीमा में ऐसा स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संगत वर्ष की अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेगी/ चूंकि आकलन वर्ष 2016 के है, डब्ल्यूपीआई वृद्धि के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी, 2016 निर्धारित किया जाता है। तदनुसार स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों की अप्रकट प्रशुल्क सूची में एक उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित की जाती है।
- (xiii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश का खंड 2.8 बताता है कि महापत्तन न्यास समय-समय पर सरकार द्वारा निर्धारित नीतिगत निर्देशों का अनुपालन करेंगे जैसे तटीय कार्गो/कंटेनर आदि/(तत्कालीन) एमओएस, सड़क और परिवहन तथा राजमार्ग (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों में से जारी एक निर्देश तटीय पोत और तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त निर्देशों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित 7 जनवरी, 2005 को पारित आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य का पैरा 3 (iii) और 5 (2.2) के अनुसार सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् पोत-तट अंतरण और क्वे से भंडार यार्ड को अंतरण, घाट शुल्क सहित, कार्गो प्रहस्तन प्रभार विदेशी दर के 60% पर रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाना आवश्यक है। सिवा ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पी ओ एल, लौह अयस्क और लौह अयस्क पैलेट, जो तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं हैं। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीतिगत दिशानिर्देशों को 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत शामिल सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों पर समान रूप से लागू किये गए हैं।
- इस संबंध में, उल्लेख किये जाने पर वीओसीपीटी ने अपने अंतिम संशोधन प्रस्ताव में एमओएस द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय कार्गो के लिए विदेशी कार्गो के प्रशुल्क का 60% पर अलग से रियायती दर प्रस्तावित की। जैसा पहले बताया गया है कि पत्तन ने प्रस्तावित दर निकालते समय विदेशी कार्गो / तटीय कार्गो के हिस्से पर सुविचार किया है और प्रस्तावित तटीय रियायत के प्रभाव को कलमबद्ध कर लिया है।
- यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के अपने प्रस्ताव की प्रक्रिया के दौरान एमओपीटी द्वारा किये गए निवेदन को ध्यान में रखते हुए कि तटीय रियायत नीति इन मामलों में लागू नहीं की जानी

चाहिए और अन्य महापत्तन न्यासों से ऐसे ही अनुरोधों को देखते हुए इस प्राधिकरण ने जनवरी, 2017 में एमओएस से यह परीक्षण करने का अनुरोध किया कि क्या स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण करते समय पात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती दर का निर्धारण करने के नीतिगत निर्देशों के अनुसार लागू किये जाने की जरूरत है। एमओएस का उत्तर प्रतीक्षित है।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 को देखते हुए और इस बात को मान्य करते हुए कि भारत सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति पोत-तट अंतरण और क्वे से यार्ड अंतरण के लिए निर्धारित सभी प्रभार तटीय रियायत देना अनुबद्ध करती है और चूंकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अंतर्गत निहित कार्यकलापों में भी ये कार्य शामिल हैं, यह प्राधिकरण स्टीवडोर और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय तटीय रियायत नीति का अनुपालन करने को बाध्य है। चूंकि तटीय कार्गो के लिए तटीय प्रशुल्क के निर्धारित के लिए वीओसीपीटी का संशोधित प्रस्ताव एमओएस द्वारा जारी तटीय नीति निर्देशों के अनुसार है, यह प्राधिकरण वीओसीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित विदेशी और तटीय कार्गो के अपक्रंट प्रशुल्क, मामूली से अशुद्धि सुधार के साथ, निर्धारित करता है। वीओसीपीटी ने गैर-कोकिंग कोयला (ताप कोयला) और साथ ही लौह-अयस्क और लौह अयस्क पैलेट के लिए तटीय रियायत दर का प्रस्ताव ठीक ही किया है, क्योंकि ये मदे सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय रियायत की पात्र नहीं हैं। इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण और साथ ही दरमानों में एमओएस द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसरण में विदेशी और तटीय कार्गो के लिए इन मद्दों के लिए समान दर निर्धारित कर संशोधन किया जाता है।

यदि एमओएस को संदर्भित मामले में एमओएस का प्रत्युत्तर वीओसीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर दिये गए अनुमोदन से भिन्न होता है तो उस समय एक उपयुक्त संशोधन जारी कर दिया जायेगा।

- (xiv). टूटीकरण स्टीवडोर एसोसिएशन (टीएसए) ने बताया है कि वीओसीपीटी ने कार्गो का लागत किफायती और बेहतर वापसी होने के कारण आकर्षित होता है। अतः यदि ऐसा प्रासमिक प्रशुल्क भी कार्गो पर थोप दिया जाता है तो इससे कार्गो की प्रमात्रा कम होने के आसार बन जायेंगे क्योंकि प्राइवेट संचालित महापत्तन औद्योगिक पट्टी के पास स्थित हैं। अतः सरकारी दिशानिर्देशों को कार्यान्वित करने के उद्देश्य से पत्तन द्वारा सरल ढंग से रायल्टी/ राजस्व (प्रति टन आधार पर) का हिस्सा नियत किया जाना चाहिए और लागत यथासंभव कम रखी जाये।

टीएसए ने प्रहस्तित कार्गो की मात्रा चाहे कुछ भी क्यों न हो, पत्तन के लिए प्रासमिक प्रशुल्क राजस्व 5/-रु. (प्रति टन आधार पर) प्रति मी. अधिसूचितकरने का अनुरोध किया।

यहां यह उल्लेखनीय है कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.5 और 4.5.5 साफ तौर पर अनुबद्ध करते हैं कि राजस्व हिस्से पर प्रशुल्क निर्धारित के लिए सुविचार नहीं किया जायेगा। इसके अतिरिक्त, खंड 3.5.5 (क) अनुबद्ध करता है कि संबंधित पत्तन न्यास द्वारा दिशानिर्देशों में निर्धारित पहलुओं को ध्यान में रखकर प्रति मीट्रिक टन रायल्टी निर्धारित की जानी चाहिए। इस प्रकार, जैसा वीओसीपीटी ने ठीक ही उल्लेख किया है कि रायल्टी का निर्धारण इस प्राधिकरण के अधिदेश से इतर है। यह संबंधितपत्तन न्यास के अधिकार क्षेत्र में आता है।

मामले के संसाधन के दौरान, पत्तन ने उल्लेख किया कि वीओसीपीटी के बोर्ड के अनुमोदन पर अन्य पत्तन न्यासों से परामर्श करके स्टीवडोर और तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए प्रति टन रायल्टी सरल ढंग से नियत करेगा।

- (xv). (क). तमिलनाडु जेनरेशन और डिस्ट्रीब्यूशन कार्पोरेशन लिमिटेड (टीएनजीईडीसीओ) ने बताया कि वीओसीपीटी ने कोयला जेटी II पर प्रहस्तित ताप कोयले के प्रहस्तन पर स्टीवडोरिंग प्रभारों में 165% की वृद्धि की है। यह देखा जाता है कि टीएनजीईडीसीओ सितंबर 2016 में सामान्य संशोधन आदेश में अनुमोदित प्रति मीट्रिक टन उगाही से तुलना कर रहा है जिसमें वीओसीपीटी कार्गो प्रहस्तन प्रभार (सीएचडी) की उगाही को अनुमोदित किया गया था। टीएनजीईडीसीओने सीएचडी उगाही की तुलना स्टीवडोरिंग की प्रस्तावित दर के साथ की है और तर्क दिया कि प्रस्तावित दर 165% अधिक है।

वीओसीपीटी ने बताया कि वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित दरें स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क अधिकतम स्तर की हैं और उनकी कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए वीओसीपीटी द्वारा उगाही की सीएचडी से तुलना नहीं की जा सकती। वीओसीपीटी ने स्पष्ट तौर पर बताया है कि चालू प्रस्ताव और दरमानों 17 सितंबर, 2016 के आदेश द्वारा के सामान्य संशोधन में अनुमोदित सीएचडी उगाही के बीच कोई संबंध नहीं है। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया कि टीएनजीईडीसीओ को 17 सितंबर, 2016 के आदेश द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रचलित दरमानों के अनुसार पत्तन को श्रम उपकर और अन्य प्रशुल्क देने होंगे। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 3.5.4 अनुबद्ध करता है कि पत्तन संबंधित कार्गो स्वामियों या उनके अधिकृत प्रतिनिधियों से पत्तन के दरमानों में निर्धारित घाटशुल्क, भंडारण प्रभार या अन्य कोई कार्गो संबंधी प्रभार प्रभारित और एकत्रकरना जारी रखेंगे।

- (ख). टीएनजीईडीसीओ द्वारा उठाया गया एक और मुद्दा टीएनजीईडीसीओ द्वारा प्रहस्तित ताप कोयले के तटीय पोतों के प्रशुल्क के 60% की रियायती दर से संबंधित है। इस संबंध में यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि एमओएस द्वारा जारी और प्राधिकरण द्वारा 7 जनवरी 2005 और 15 मार्च, 2005 के आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य के

अंतर्गत अधिसूचित तटीय नीति निदेशों के अनुसार ताप कोयला तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं है। ऐसा है तो टीएनजीईडीसीओ का अनुरोध एक ओएस की तटीय रियायत नीति के अनुरूप नहीं पाया जाता।

- (xvi). (क). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.11 में कहा गया है कि स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन परिचालनों की शुरुआत से पहले, परिचालक दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन तथा अपेक्षित स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन प्रभारों की अधिकतम दरें शामिल हों। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार एक बार किसी पत्तन के लिए विभिन्न घटकों की स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित कर दी जाती हैं तो यह संपूर्ण पत्तन, जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं, पर एकसमान रूप से लागू होगा और तीन वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा।

- (ख). इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि यह प्राधिकरण, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाओं के प्रावधान के लिए दरों के विनियमन के संदर्भ में, सभी महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श कर पहले ही निर्णय कर चुका है कि प्रशुल्क का विनियमित वैयक्तिक सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना समग्र पत्तन के लिए किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि अधिकतम प्रशुल्क पत्तन विशेष के लिए निर्धारित किया जाएगा और संबद्ध पत्तन न्यास लाइसेंस जारी करते समय यह सुनिश्चित करेगा कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अनुसार प्राधिकृत किए जाने की शर्त को प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा लागू किया जाए। इस प्राधिकरण का उक्त निर्णय सभी महापत्तन न्यासों तथा पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को पत्र सं. टीएएमपी/47/2000-एमबीपीटी दिनांक 6 मई 2002 द्वारा संप्रेषित किया गया था।

उक्त स्थिति को देखते हुए और स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 को ध्यान में रखकर यह प्राधिकरण पत्तन को प्राधिकृत व्यक्ति स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालक को अनुमोदित अधिकतम दरें लागू करने की सलाह देता है और 3 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस जारी करते समय इसे अनुज्ञप्ति की एक शर्त बनाया जाए। इस प्रकार, पत्तन को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों का निष्पादन मानकों के साथ, अप्रकट प्रशुल्क के कार्यान्वयन की आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध किया जाता है।

- (xvii). (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क अधिकतर स्तर के हैं और रियायतें और छूटें निम्नतम स्तर की हैं। अधिकृत व्यक्ति स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालक निम्न दरें प्रभारित करने और/या उच्च रियायतें और छूटें देने की शिथिलता रखता है।

- (ख). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 2.9 के अनुसार अधिकृत व्यक्ति स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालक उनके द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए ही प्रभार ले सकता है। श्रम की कोई काल्पनिक बुकिंग और अन्य समान काल्पनिक प्रभारों की अनुमति नहीं होगी।

- (xviii). प्राधिकरण ने 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/76/2017-बीओसीपीटी द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रकट प्रशुल्क तदर्थ आधार पर अनुमोदित करते समय कहा था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरों का उत्तरापेक्षी प्रभाव होगा। तदनुसार, अनुमोदित अंतिम दरें राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के पश्चात् उत्तरापेक्षी प्रभाव से लागू होंगी जैसा कि इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य पद्धति अपनायी गई है। जैसा कि 8 फरवरी, 2017 के अंतरिम आदेश में उल्लेख किया गया है, तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिम दरों की यथावत् मान्यता रहेगी। इसलिए यदि तदर्थ दरों और अंतिम दरों के बीच कोई परिवर्तन होता है तो किसी वापसी/वसूली यदि कोई है, का कोई पश्न नहीं उठता जैसाकि प्राधिकरण द्वारा 8 फरवरी, 2017 के अंतरिम आदेश में निर्णय दिया गया है।

- (xix). यदि रिकार्ड में अथवा किन्हीं अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से कोई त्रुटि पाई जाती है, बीओसीपीटी समीक्षा के औचित्य/कारण बताते हुए भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है। यदि पत्तन प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन का कोई मुद्दा है तो वे पत्तन को संपर्क कर सकते हैं।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, क्रमशः और निष्पादन मानक **अनुसूचक V और VI** समग्र विचार-विमर्श के आधार पर बीओसीपीटी के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अप्रकट स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभार संलग्न रूप में अनुमोदित किए जाते हैं।

13.2. अनुमोदित अधिकतम दरें बीओसीपीटी द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालकों को लाइसेंस जारी करते समय, इसे प्राधिकृत करने की एक शर्त के रूप में रखते हुए, 3 वर्ष के अवधि के लिये लागू की जानी चाहिए। तत्पश्चात् दिया गया अनुमोदन स्वतः ही व्यपगत हो जायेगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा उसका विशेष रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता। पत्तन को निष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रकट प्रशुल्क के कार्यान्वयन के लिए आवश्यक कार्रवाई करने की सलाह दी जाती है।

13.3. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में यथा अनुबद्ध प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अप्रकट प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को वाली दस्तावेजों में और बाद में प्रचालक के साथ करार में भी उल्लेख किया जायेगा।

13.4. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा दिए गए अनुसार अपफ्रंट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभागों का सूचकांकन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के साथ पढ़ा जाए। यदि परिचालक पिछले 12 महीनों में अनुलग्नक V के अनुसार निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित नहीं करता है तो परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा और परिचालक स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।

13.5. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.1 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति से एक माह के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट वीओसीपीटी और इस प्राधिकरण को भेजेगा। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित हो वह भी उसे समय-समय पर भेजी जाएगी।

13.6. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.2 में यथा विनिर्दिष्ट, यह परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त ऐसी सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए ऐसे कुछ आंकड़े/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जो कि वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हों। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

13.7. (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.1 में अनुबद्ध है विभिन्न वस्तुओं के लिए निर्धारित निष्पादन मानक प्रचालक द्वारा प्राप्त करने के लिए न्यूनतम होने चाहिए। इन निष्पादन मानकों को प्रचालक के साथ करार दस्तावेजों में अंतर्विष्ट किया जाना चाहिए।

(ख). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण वीओसीपीटी और इस प्राधिकरण दोनों द्वारा तिमाही आधार पर किया जाएगा। निर्धारित कार्य निष्पादन अर्जित करने में किसी कमी की स्थिति में, पत्तन द्वारा परिचालक के साथ किए गए करार में शामिल शर्तों के अनुसार पत्तन परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।

13.8. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 10 में यथा विनिर्दिष्ट, यदि किसी उपयोक्त को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों को परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, प्राधिकरण अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष वीओसीपीटी को भेजेगा। वीओसीपीटी करार की संविदा शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./267/17]

अनुलग्नक-I

#### वी.ओ.चिदम्बरनार पत्तन न्यास

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानकों को वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता स्तर निकालने के लिए आकलन में अपनाए गए प्रतिमानों की तुलनात्मक स्थिति और वीओसीपीटी द्वारा निर्धारित प्रतिमानों से विचलन के लिए दिये गए औचित्य

#### स्टीवडोरिंग संचालन - उत्पादकता मानदंड

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	उत्पादकता मानक		प्रति पाली हुको की संख्या		उत्पादकता (टन में/ पाली) (पूर्णांकित)	विचलन का औचित्य यदि कोई हो वीओसीपीटी द्वारा यथास्पष्ट
	दिशानिर्देशों के अनुसार	दिशानिर्देशों के अनुसार प्रति हुक	दिशानिर्देशों के अनुसार प्रति हुक	दिशानिर्देशों के अनुसार	पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रति हुक	Productivity (in tonnes per shift) (rounded off)	
	<u>शुष्क बलुक</u>						
1	तैयार उर्वरक	900	900	3	3	2700	मानको से कोई विचलन नहीं
2	उर्वरक कच्चा माल	810	810	3	3	2430	
3	खाद्यान्न	660	660	3	3	1980	
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	1000	1000	4	4	4000	
5	कोकिंग कोयला	900	900	4	4	3600	
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं,	1460	1460	4	4	5840	

7	बेंटोनाइट और बाक्साइट कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैंड सांद्रित	1460	1460	4	4	5840	
8	कतरन कबाड़,	700	700	3	3	2100	
9	भारी गलनांक कबाड़	360	360	3	3	1080	
10	अन्य अयस्क और खनिज	870	870	3	3	2610	
11	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	1080	1080	3	3	3240	
12	नमक	1000	1000	4	4	4000	
13	अल्युमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	1120	1120	3	3	3360	
	बल्क कार्गो						
1	वैग बंद कार्गो	300	300	2.5	2.5	750	मानको से कोई विचलन नहीं
2	जम्बो वैग	560	560	2.5	2.5	1400	
3	लौह और स्टील-कॉयल और स्लैब	1360	1360	2.5	2.5	3400	
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	280	280	2.5	2.5	700	
5	लकड़ी के लट्टे-नरम	320	320	2.5	2.5	800	
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	480	480	2.5	2.5	1200	
7	ग्रेनाइट और मार्बल	500	500	2	2	1000	
8	खाली कंटेनर	200	200	2	2	400	
9	भरा कंटेनर	1050	1050	2	2	2100	
10	परियोजना कार्गो	कोर्गो समरूप नहीं होता है ओर वे भिन्न-भिन्न आकार आकृति और भार में आता है। अतः कोई उत्पादकता मानक निर्धारित नहीं। ऐसे कार्गो को प्रहस्तन करने में किसी भी पत्तन द्वारा प्राप्त बेहतर उत्पादकता के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किया जायेगा।	435	मानक नहीं	1	435	वास्तविक उत्पादकता पर आधारित*
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट		435	मानक नहीं	1	435	वास्तविक उत्पादकता पर आधारित*
	*विश्लेषण के लिए कृपया पैरा 12 (v) (क)						

## अनुलग्नक-II

## स्टीवडोरिंग संचालन

वीओसीपीटी में वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा सुविचारित स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रेंट प्रशुल्क निकालने की गणना (रुपय में)

## क. शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत						गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	विदेशी और तटीय यातायात का %		तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपफ्रेंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपस्कर किराया लागत/ पाली	श्रम प्रभार	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत / पाली	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत/ पाली				विदेशी %	तटीय %	विदेशी	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	तैयार उर्वरक	2700	2700	295000	14080	309080	61816	61816	432712	86542	519254	192.32	100.00	0.00	192.32	115.39
2	उर्वरक कच्चा माल	2430	2430	295000	14080	309080	61816	61816	432712	86542	519254	213.68	100.00	0.00	213.68	128.21
3	खाद्यान्न	1980	1980	295000	13059	308059	61612	61612	431283	86257	517540	261.38	100.00	0.00	261.38	156.83
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	4000	4000	305000	17412	322412	64482	64482	451376	90275	541651	135.41	100.00	0.00	135.41	135.41
5	कोकिंग कोयला	3600	3600	305000	17412	322412	64482	64482	451376	90275	541651	150.46	99.54	0.46	150.74	90.44
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं,	5840	5840	305000	17412	322412	64482	64482	451377	90275	541652	92.75	100.00	0.00	92.75	92.75
7	बेंटोनाइट और बाक्साइट कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैंड सांद्रित	5840	5840	305000	17412	322412	64482	64482	451377	90275	541652	92.75	100.00	0.00	92.75	55.65
8	कतरन कबाड़	2100	2100	295000	12038	307038	61408	61408	429853	85971	515824	245.63	80.00	20.00	266.99	160.19
9	भारी गलनांक कबाड़	1080	1080	295000	14080	309080	61816	61816	432712	86542	519254	480.79	80.00	20.00	522.60	313.56
10	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	295000	14080	309080	61816	61816	432712	86542	519254	198.95	100.00	0.00	198.95	119.37
11	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	3240	3240	295000	13059	308059	61612	61612	431283	86257	517539	159.73	93.25	6.75	164.17	98.50
12	नमक	4000	4000	305000	16050	321050	64210	64210	449470	89894	539364	134.84	2.00	98.00	221.78	133.07
13	अल्यूमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	3360	3360	295000	14080	309080	61816	61816	432712	86542	519254	154.54	80.00	20.00	167.98	100.79

## ख. ब्रेक बल्क कार्गो

(in Rs.)

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत						गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	विदेशी और तटीय यातायात का %		तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अप्रभट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपस्कर किराया लागत/ पाली	श्रम प्रभार	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत / पाली	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत/ पाली				विदेशी %	तटीय %	विदेशी	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	वैग वाला कार्गो	750	750	24090	48747	72837	14567	14567	101972	20394	122366	163.15	80.00	20.00	177.34	106.40
2	जम्बो वैग	1400	1400	18333	48747	67080	13416	13416	93912	18782	112694	80.50	80.00	20.00	87.50	52.50
3	लौह और स्टील-कोयल और स्लेब	3400	3400	112500	31613	144113	28823	28823	201758	40352	242110	71.21	100.00	0.00	71.21	42.73
4	लौह और स्टील-पाईप, ट्यूब, प्लेटें	700	700	112500	41281	153781	30756	30756	215293	43059	258352	369.07	100.00	0.00	369.07	221.44
5	लकड़ी के लट्टे-नरम	800	800	75000	41281	116281	23256	23256	162793	32559	195352	244.19	100.00	0.00	244.19	146.51
6	लकड़ी के लट्टे-सख्त	1200	1200	75000	41281	116281	23256	23256	162793	32559	195352	162.79	100.00	0.00	162.79	97.67
7	ग्रेनाइट और मार्बल	1000	1000	90000	31613	121613	24323	24323	170258	34052	204310	204.31	100.00	0.00	204.31	122.59
8	खाली कंटेनर	400	400	19272	41281	60553	12111	12111	84774	16955	101729	254.32	87.53	12.47	267.67	160.60
9	भरा कंटेनर	2100	2100	19272	41281	60553	12111	12111	84774	16955	101729	48.44	87.53	12.47	50.99	30.59
10	परियोजना कार्गो	मानक नहीं	435	9636	41281	50917	10183	10183	71284	14257	85541	196.64	95.00	5.00	200.66	120.40
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	मानक नहीं	435	9636	41281	50917	10183	10183	71284	14257	85541	196.64	87.1	12.9	207.34	124.40



**अनुलग्नक - III**

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में तट प्रहस्तन परिचालनों के लिये निर्धारित उपस्कर मानकों की बीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्करो के साथ तुलनात्मक स्थिति को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

**(क) शुष्क बल्क कार्गो:**

क्र. सं.	वर्ग	उपस्कर प्रोफाईल		निर्धारित मानको से विचलन, यदि कोई हो, के लिये केपीटी द्वारा दिया गया औचित्य मानक
		मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	
I.	विधि 1 [परेषिती के परिसर में सीधे सुपुर्दगी के लिये कार्गो की ट्रको पर उतराई अथवा विलोमत: ]			
1	तैयार उर्वरक	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
2	उर्वरक- कच्चा माल	चल हापर 30 कम- 3 नग	चल हापर 30 कम- 3 नग	कोई विचलन नहीं
3	खाद्यान्न	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
4	नॉन कोकिंग कोयला	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
5	कोकिंग कोयला	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
7	कतरन कबाड़			
8	भारी गलनांक कबाड़	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
9	अन्य अयस्क और खनिज	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
10	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चल हापर 30 कम- 3 नग	चल हापर 30 कम- 3 नग	कोई विचलन नहीं
11	लवण	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 3 नग	केपीटी ने पुष्टि की है कि चूंकि 3 टुक प्रति पाली परिचालन मे रहेंगे, प्रस्ताव में 3 हापर प्रति पाली सही सुविचारित किये गये हैं।
12	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
विधि 2 [कार्गो ट्रक पर उतारा गया (बिना हापर के) और परिसर के भीतर ( 1 कि.मी से दूर) भंडार यार्ड में ले जाया जाना]				
1	तैयार उर्वरक	क. जहाजी क्रेन: ट्रक 15 टन-20 नग ख. एचएमसी पेलोडर्स 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	क.जहाजी क्रेन: ट्रक 15 टन-20 नग ख.एचएमसी पेलोडर्स 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
2	उर्वरक- कच्चा माल	ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
3	खाद्यान्न	ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
4	नॉन कोकिंग कोयला	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
5	कोकिंग कोयला	ट्रक 15 टन-25 नग	ट्रक 15 टन-25 नग	कोई विचलन नहीं

		पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित	ट्रक 15 टन-34 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-34 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
7	कतरन कबाड़	ट्रक 15 टन-15 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग उत्खनक 2 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
8	भारी गलनांक कबाड़	ट्रक 15 टन-15 नग चल क्रेन 15टन- 2 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-15 नग चल क्रेन 15टन- 2 नग(भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
9	अन्य अयस्क और खनिज	ट्रक 15 टन- 20 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन- 25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
10	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
11	लवण	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग -4 नग(भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग - 4नग(भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
12	अलुमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
III.	<b>विधि 3 [कार्गो ट्रक पर उतारा गया ( हापर के साथ ) और परिसर के भीतर ( 1 कि.मी से दूर) भंडार यार्ड में ले जाया जाना]</b>			
1	तैयार उर्वरक	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन - 20 नग पेलोडर्स् 10 टन --2 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -1 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
2	उर्वरक- कच्चा माल	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन- 20 नग पेलोडर्स् 10 टन -1 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
3	खाद्यान्न	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -1 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
4	नॉन कोकिंग कोयला	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
5	कोकिंग कोयला	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन --4 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन --3 नग(भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-34 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-34 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
7	कतरन कबाड़		चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं

8	भारी गलनांक कबाड़	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
9	अन्य अयस्क और खनिज	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
10	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन 1-नग भंडारण यार्ड में	कोई विचलन नहीं
11	लवण	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
12	अल्यूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन- 25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
IV.	विधि 4 [कार्गो की घाट पर उतराई और ट्रको पर लदान तथा परेपिती के परिसर को भेजना]			
1	तैयार उर्वरक	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	कोई विचलन नहीं
2	उर्वरक- कच्चा माल	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	कोई विचलन नहीं
3	खाद्यान्न	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	कोई विचलन नहीं
4	नॉन कोकिंग कोयला	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	कोई विचलन नहीं
5	कोकिंग कोयला	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	कोई विचलन नहीं
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैंड सांद्रित	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	कोई विचलन नहीं
7	कतरन कबाड़	ट्रक 15 टन-15 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग उत्खनक 2 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
8	भारी गलनांक कबाड़	ट्रक 15 टन-15 नग चल क्रेन 15 टन- 2 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-15 नग चल क्रेन 15 टन- 2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
9	अन्य अयस्क और खनिज	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	कोई विचलन नहीं
10	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	कोई विचलन नहीं
11	लवण	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	कोई विचलन नहीं
12	अल्यूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	कोई विचलन नहीं
V.	विधि 5 [कार्गो की घाट पर उतराई और ट्रको पर लदान तथा भंडारण यार्ड को भेजना ( एक किलोमीटर से अधिक दूर)]			
1	तैयार उर्वरक	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (वर्थ पर) ट्रक 15 टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (वर्थ पर) ट्रक 15 टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
2	उर्वरक- कच्चा माल	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (वर्थ पर) ट्रक 15 टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (वर्थ पर) ट्रक 15 टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं

3	खाद्यान्न	पेलोडर्म् 10 टन -3 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -20 नग, पेलोडर्म् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्म् 10 टन -2 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -20 नग, पेलोडर्म् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
4	नॉन कोकिंग कोयला	पेलोडर्म् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -25 नग, पेलोडर्म् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्म् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -25 नग, पेलोडर्म् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
5	कोकिंग कोयला	पेलोडर्म् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -25 नग, पेलोडर्म् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्म् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -25 नग, पेलोडर्म् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैंड सांद्रित	पेलोडर्म् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -34 नग, पेलोडर्म् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्म् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -34 नग, पेलोडर्म् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
7	कतरन कबाड़	ट्रक 15 टन-15 नग पेलोडर्म् 10 टन -3 नग (बर्थ पर) पेलोडर्म् 2 नग यार्ड में	ट्रक 15 टन-15 नग पेलोडर्म् 10 टन -3 नग (बर्थ पर) पेलोडर्म् 2 नग यार्ड में	कोई विचलन नहीं
8	भारी गलनांक कबाड़	ट्रक 15 टन-15 नग चल क्रेन 15 टन -3 नग उत्खनक 2 नग यार्ड में	ट्रक 15 टन-15 नग चल क्रेन 15 टन -3 नग उत्खनक 2 नग यार्ड में	कोई विचलन नहीं
9	अन्य अयस्क और खनिज	पेलोडर्म् 10 टन -3 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -20 नग, पेलोडर्म् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्म् 10 टन -3 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -20 नग, पेलोडर्म् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
10	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	पेलोडर्म् 10 टन -3 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -25 नग, पेलोडर्म् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्म् 10 टन -3 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -25 नग, पेलोडर्म् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
11	लवण	पेलोडर्म् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -25 नग, पेलोडर्म् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्म् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -25 नग, पेलोडर्म् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
12	अलुमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	पेलोडर्म् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -25 नग, पेलोडर्म् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्म् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15 टन -25 नग, पेलोडर्म् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं

**ख. ब्रेक बल्क कार्गो :**

क्र.सं.	वर्ग	उपस्कर प्रोफाईल		निर्धारित मानको से विचलन, यदि कोई हो, के लिये बीओसीपीटी द्वारा दिया गया औचित्य मानक
		मानक	बीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित	
1.	विधि1 [परेषिती के परिसर में सीधे सुपुर्दगी के लिये कार्गो की ट्रको पर उतराई अथवा विलोमत:]			
1	बैग बंद कार्गो	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
2	जम्बो बैग	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	कोई विचलन नहीं

3	लौह और स्टील - कॉयल और स्लैब	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	कोई विचलन नहीं
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	कोई विचलन नहीं
5	लकड़ी के लट्टे-नरम	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
7	ग्रेनाइट और मार्बल	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	कोई विचलन नहीं
8	कंटेनर- खाली	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	कोई विचलन नहीं
9	कंटेनर भरे हुए	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	कोई विचलन नहीं
10	परियोजनाकार्गो	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	कोई विचलन नहीं
11	रोगोंके अतिरिक्त मोटर वाहन	प्रस्तावित नहीं		
12	मशीनरी और मशीनरी उत्पाद	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	कोई विचलन नहीं
II.	विधि 2 [कार्गो की घाट पर उतराई और ट्रको पर लदान तथा परेपिती के परिसर को भेजना अथवा विलोमत:]			
1	बैग बंद कार्गो	कोई उपस्कर नहीं (मानव द्वारा ट्रको पर लदान)	कोई उपस्कर नहीं(मानव द्वारा ट्रको पर लदान)	कोई विचलन नहीं
2	जम्बो बैग	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
3	लौह और स्टील- कॉयल और स्लैब	फार्क लिफ्ट ट्रक 30टन - 1 नग. बर्थ पर	फार्क लिफ्ट ट्रक 30टन - 1 नग. बर्थ पर	कोई विचलन नहीं
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	फार्क लिफ्ट ट्रक 30 टन - 1 नग. बर्थ पर	फार्क लिफ्ट ट्रक 30टन - 1 नग. बर्थ पर	कोई विचलन नहीं
5	लकड़ी के लट्टे-नरम	लॉगग्रवेर 10 टन - 5 नग बर्थ में	लॉगग्रवेर 10 टन - 5 नग बर्थ में	कोई विचलन नहीं
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	लॉग ग्रवेर 10 टन - 5 नग बर्थ में	लॉगग्रवेर 10 टन - 5 नग बर्थ में	कोई विचलन नहीं
7	ग्रेनाइट और मार्बल	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
8	कंटेनर- खाली	फार्क लिफ्ट ट्रक 10टन - 1 नग. बर्थ पर	फार्क लिफ्ट ट्रक 10टन - 1 नग. बर्थ पर	कोई विचलन नहीं
9	कंटेनर भरे हुए	1 टप लिफ्टर बर्थ पर	1 टप लिफ्टर बर्थ पर	कोई विचलन नहीं
10	परियोजनाकार्गो	2 लॉग ग्रवेर	2 लॉग ग्रवेर	कोई विचलन नहीं
11	रोगोंके अतिरिक्त मोटर वाहन	प्रस्तावित नहीं		
12	मशीनरी और मशीनरी उत्पाद	2 लॉग ग्रवेर	2 लॉग ग्रवेर	कोई विचलन नहीं
III.	विधि 3 [कार्गो ट्रक पर उतारा गया और परिसर के भीतर भंडार यार्ड में ले जाया जाना और विलोमत:]			
1	बैग बंद कार्गो	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
2	जम्बो बैग	ट्रक 15 टन -9 नग,	ट्रक 15टन -9 नग,	कोई विचलन नहीं
3	लौह और स्टील- कॉयल और स्लैब	चल क्रेन 30 टन- 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर 40 नग- 9 नग	चल क्रेन 30 टन- 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर 40 नग- 9 नग	कोई विचलन नहीं
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	चल क्रेन 10 टन- 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर 40 नग- 9 नग	चल क्रेन 10 टन- 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर 40 नग- 9 नग	कोई विचलन नहीं
5	लकड़ी के लट्टे-नरम	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
7	ग्रेनाइट और मार्बल	चल क्रेन 30 टन - 2 नग, ट्रक 40 टग- 12 नग	ट्रक 15 टग - 18 नग.	पत्तन ने पुष्टि की है की सुविचारित उपस्करों की संख्या कार्य की वास्तविक स्थितियों के अनुसार है।
8	कंटेनर- खाली	फार्क लिफ्ट ट्रक 10 टग- 1 नग, ट्रैक्टर ट्रैलर 40 टग- 12नग	फार्क लिफ्ट ट्रक 10 टग- 1 नग, ट्रैक्टर ट्रैलर 40 टग- 12 नग	कोई विचलन नहीं
9	कंटेनर भरे हुए	टॉप लिफ्टर 1 नग ट्रैक्टर	टॉप लिफ्टर 1 नग ट्रैक्टर ट्रैलर	पत्तन ने पुष्टि की है की सुविचारित

		ट्रैलर 40 टन- 12 नग	40 टन- 12 नग	उपस्करों की संख्या कार्य की वास्तविक स्थितियों के अनुसार है।
10	परियोजना कार्गो	चल क्रेन 10 टन- 10 नग	चल क्रेन 10 टन- 10 नग	कोई विचलन नहीं
11	रोरोके अतिरिक्त मोटर वाहन	प्रस्तावित नहीं		
12	मशीनरी और मशीनरी उत्पाद	चल क्रेन 10 टन- 10 नग	चल क्रेन 10 टन- 10 नग	कोई विचलन नहीं
IV.	<b>विधि 4</b> कार्गो की घाट पर उतराई और ट्रको पर लदान तथा पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड को भेजना अथवा विलोमत:			
1	बैग बंद कार्गो	ट्रक 15 टन -9 नग,	ट्रक 15 टन -9 नग,	पत्तन ने पुष्टि की है की सुविचारित उपस्करों की संख्या कार्य की वास्तविक स्थितियों के अनुसार है।
2	जम्बो बैग	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
3	लौह और स्टील- कॉयल और स्लैब	फार्क लिफ्ट ट्रक 30 टन - 1 नग बर्थ में और 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 9 नग	फार्क लिफ्ट ट्रक 30 टन - 1 नग बर्थ में और 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 9 नग	कोई विचलन नहीं
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	फार्क लिफ्ट ट्रक 30 टन - 1 नग बर्थ में और 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 9 नग	फार्क लिफ्ट ट्रक 30 टन - 1 नग बर्थ में और 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 9 नग	कोई विचलन नहीं
5	लकड़ी के लट्टे- नरम	लॉग ग्रेवर 10 टन - 5 नग बर्थ पर और 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 12 नग	लॉग ग्रेवर 10 टन - 5 नग बर्थ पर और 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 35 टन - 9 नग.	पत्तन ने पुष्टि की है की सुविचारित उपस्करों की संख्या कार्य की वास्तविक स्थितियों के अनुसार है।
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	लॉग ग्रेवर 10 टन - 5 नग बर्थ पर और 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 12 नग	लॉग ग्रेवर 10 टन - 5 नग बर्थ पर और 2 नग यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 12 नग	कोई विचलन नहीं
7	ग्रेनाइट और मार्बल	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
8	कंटेनर- खाली	फार्क लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 नग बर्थ पर और 1 नग यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 12 नग	फार्क लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 नग बर्थ पर और 1 नग यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 12 नग	कोई विचलन नहीं
9	कंटेनर भरे हुए	टॉप लिफ्टर 1 बर्थ पर 1 यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 12 नग	टॉप लिफ्टर 1 बर्थ पर 1 यार्ड में ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 12 नग	कोई विचलन नहीं
10	परियोजना कार्गो	चल क्रेन 10 टन- 10 नग	चल क्रेन 10 टन- 10 नग.	कोई विचलन नहीं
11	रोरोके अतिरिक्त मोटर वाहन	प्रस्तावित नहीं		
12	मशीनरी और मशीनरी उत्पाद	चल क्रेन 10 टन- 10 नग	चल क्रेन 10 टन- 10 नग	कोई विचलन नहीं

अनुलग्नक-IV

**तट प्रहस्तन संचालन**

वीओसीपीटी में वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा सुविचारित स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क निकालने की गणना

**शुष्क बल्क कार्गो**

विधि 1 [परेषिती परिसरों पर सुपुर्दगी के लिए कार्गो की ट्रकों पर सीधे उतराई अथवा विलोमत]									
क्र. सं.	वस्तु वर्ग	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत	गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	विदेशी और तटीय यातायात का %	तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अप्रकट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली

		अनुसार) (टन में)														
				उपस् कर किरा या लागत	श्रम प्रभार उपस् कर किरा या लागत @ 5%	कुल उपस् कर किरा या लागत तथा श्रम लागत	परिचाल न उपरिव् यय @ 20%	प्रशासनि क उपरिव् यय @ 20%	कुल लागत				विदेशी %	तटीय %	विदेशी	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+ 9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	तैयार उर्वरक	2700	2700	60000	3000	63000	12600	12600	88200	17640	105840	39.20	100.00	0.00	39.20	23.52
2	उर्वरक कच्चा माल	2430	2430	45000	2250	47250	9450	9450	66150	13230	79380	32.67	100.00	0.00	32.67	19.60
3	खाद्यान्न	1980	1980	60000	3000	63000	12600	12600	88200	17640	105840	53.45	100.00	0.00	53.45	32.07
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयल)	4000	4000	60000	3000	63000	12600	12600	88200	17640	105840	26.46	100.00	0.00	26.46	26.46
5	कोकिंग कोयला	3600	3600	60000	3000	63000	12600	12600	88200	17640	105840	29.40	99.54	0.46	29.45	17.67
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं,	5840	5840	60000	3000	63000	12600	12600	88200	17640	105840	18.12	100.00	0.00	18.12	18.12
7	बेंटोनाइट और बाक्साइट कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित	5840	5840	60000	3000	63000	12600	12600	88200	17640	105840	18.12	100.00	0.00	18.12	10.87
8	कतरन कबाड़,	2100	2100	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	8.00	80.00	20.00	8.70	5.22
9	भारी गलनांक कबाड़	1080	1080	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	15.56	80.00	20.00	16.91	10.15
10	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	45000	2250	47250	9450	9450	66150	13230	79380	30.41	100.00	0.00	30.41	18.25
11	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन	3240	3240	60000	3000	63000	12600	12600	88200		#VALUE!	#VALU E!	93.25	6.75	#VALU E!	#VALU E!

	क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो															
12	नमक	4000	4000	60000	3000	63000	12600	12600	88200	17640	105840	26.46	2.00	98.00	43.52	26.11
13	अल्यूमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	3360	3360	60000	3000	63000	12600	12600	88200	17640	105840	31.50	80.00	20.00	34.24	20.54

विधि 2 [कार्गो की ट्रकों पर उतराई (बिना हॉपर) और पत्तन परिसर के भीतर भंडारयार्ड में ले जाना (1 कि.मी. से दूर)]																
क्र.सं.	वस्तु वर्ग	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत						गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	विदेशी और तटीय यातायात का %		तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपक्रेंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपस्कर किराया लागत	श्रम प्रभार उपस्कर किराया लागत @ 5%	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत				विदेशी %	तटीय %	विदेशी	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	तैयार उर्वरक	2700	2700	394000	19700	413700	82740	82740	579180	115836	695016	257.41	100.00	0.00	257.41	154.45
2	उर्वरक कच्चा माल	2430	2430	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	104.53	100.00	0.00	104.53	62.72
3	खाद्यान्न	1980	1980	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	128.29	100.00	0.00	128.29	76.97
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	4000	4000	198000	9900	207900	41580	41580	291060	58212	349272	87.32	100.00	0.00	87.32	87.32
5	कोकिंग कोयला	3600	3600	198000	9900	207900	41580	41580	291060	58212	349272	97.02	99.54	0.46	97.20	58.32
6	लोह अयस्क, लोह अयस्क गिट्टिकाएं,	5840	5840	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	76.12	100.00	0.00	76.12	76.12
7	बेंटोनाइट और बाक्साइट काँपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित	5840	5840	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	76.12	100.00	0.00	76.12	45.67
8	कतरन कबाड़,	2100	2100	164000	8200	172200	34440	34440	241080	48216	289296	137.76	80.00	20.00	149.74	89.84
9	भारी गलनांक	1080	1080	105000	5250	110250	22050	22050	154350	30870	185220	171.50	80.00	20.00	186.41	111.85



	कबाड़															
10	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	97.32	100.00	0.00	97.32	58.39
11	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टीन चिप्स, स्टीन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	3240	3240	198000	9900	207900	41580	41580	291060	58212	349272	107.80	93.25	6.75	110.79	66.47
12	नमक	4000	4000	198000	9900	207900	41580	41580	291060	58212	349272	87.32	2.00	98.00	143.62	86.17
13	अल्यूमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	3360	3360	198000	9900	207900	41580	41580	291060	58212	349272	103.95	80.00	20.00	112.99	67.79

विधि 3 [कार्गो की ट्रकों पर उतराई (हॉपर द्वारा) और पत्तन परिसर के भीतर भंडारयार्ड में ले जाना (1 कि.मी से दूर)]																
क्र.सं.	वस्तु वर्ग	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत							गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	विदेशी और तटीय यातायात का %		तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली
				उपस्कर किराया लागत	श्रम प्रभार उपस्कर किराया लागत @ 5%	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत					विदेशी%	तटीय%	
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	तैयार उर्वरक	2700	2700	204000	10200	214200	42840	42840	299880	59976	359856	133.28	100.00	0.00	133.28	79.97
2	उर्वरक कच्चा माल	2430	2430	204000	10200	214200	42840	42840	299880	59976	359856	148.09	100.00	0.00	148.09	88.85
3	खाद्यान्न	1980	1980	204000	10200	214200	42840	42840	299880	59976	359856	181.75	100.00	0.00	181.75	109.05
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	4000	4000	258000	12900	270900	54180	54180	379260	75852	455112	113.78	100.00	0.00	113.78	113.78
5	कोकिंग कोयला	3600	3600	258000	12900	270900	54180	54180	379260	75852	455112	126.42	99.54	0.46	126.65	75.99
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं,	5840	5840	312000	15600	327600	65520	65520	458640	91728	550368	94.24	100.00	0.00	94.24	94.24

7	बेटोनाइट और बाक्साइट कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैंड सांद्रित	5840	5840	312000	15600	327600	65520	65520	458640	91728	550368	94.24	100.00	0.00	94.24	56.54
8	कतरन कबाड़,	2100	2100	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	8.00	80.00	20.00	8.70	5.22
9	भारी गलनांक कबाड़	1080	1080	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	15.56	80.00	20.00	16.91	10.15
10	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	204000	10200	214200	42840	42840	299880	59976	359856	137.88	100.00	0.00	137.88	82.73
11	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	3240	3240	258000	12900	270900	54180	54180	379260	75852	455112	140.47	93.25	6.75	144.36	86.62
12	नमक	4000	4000	258000	12900	270900	54180	54180	379260	75852	455112	113.78	2.00	98.00	187.13	112.28
13	अल्यूमिनिया, पिंग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	3360	3360	258000	12900	270900	54180	54180	379260	75852	455112	135.45	80.00	20.00	147.23	88.34

विधि 4 [ कार्गो को घाट पर उतारना और तब ट्रको पर लदान तथा परेपिती के परिसर को जाना]																	
क्र.सं.	वस्तु वर्ग	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत						गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	विदेशी और तटीय यातायात का %		तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली		
				उपस्कर किराया लागत	श्रम प्रभार उपस्कर किराया लागत @ 5%	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत					विदेशी%	तटीय%	विदेशी	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)					
1	तैयार उर्वरक	2700	2700	36000	1800	37800	7560	7560	52920	10584	63504	23.52	100.00	0.00	23.52	14.11	
2	उर्वरक कच्चा माल	2430	2430	36000	1800	37800	7560	7560	52920	10584	63504	26.13	100.00	0.00	26.13	15.68	
3	खाद्यान्न	1980	1980	36000	1800	37800	7560	7560	52920	10584	63504	32.07	100.00	0.00	32.07	19.24	
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	4000	4000	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	31.75	100.00	0.00	31.75	31.75	

5	कोकिंग कोयला	3600	3600	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	35.28	99.54	0.46	35.35	21.21
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं,	5840	5840	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	21.75	100.00	0.00	21.75	21.75
7	बैटोनाइट और बाक्साइट कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित	5840	5840	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	21.75	100.00	0.00	21.75	13.05
8	कतरन कबाड़,	2100	2100	201000	10050	211050	42210	42210	295470	59094	354564	168.84	80.00	20.00	183.52	110.11
9	भारी गलनांक कबाड़	1080	1080	112500	5625	118125	23625	23625	165375	33075	198450	183.75	80.00	20.00	199.73	119.84
10	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	36000	1800	37800	7560	7560	52920	10584	63504	24.33	100.00	0.00	24.33	14.60
11	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	3240	3240	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	39.20	93.25	6.75	40.29	24.17
12	नमक	4000	4000	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	31.75	2.00	98.00	52.22	31.33
13	अल्यूमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	3360	3360	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	37.80	80.00	20.00	41.09	24.65

विधि 5 [ कार्गो को घाट पर उतारना और तब ट्रको पर लदान तथा भंडारण यार्ड को जाना (1 कि.मी से दूर]																
क्र.सं.	वस्तु वर्ग	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत						गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	विदेशी और तटीय यातायात का %		तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपक्रेंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपस्कर किराया लागत	श्रम प्रभार उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत @ 5%	कुल उपस्कर किराया लागत	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत				विदेशी%	तटीय%	विदेशी	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	तैयार उर्वरक	2700	2700	180000	9000	189000	37800	37800	264600	52920	317520	117.60	100.00	0.00	117.60	70.56
2	उर्वरक कच्चा	2430	2430	180000	9000	189000	37800	37800	264600	52920	317520	130.67	100.00	0.00	130.67	78.40

	माल															
3	खाद्यान्न	1980	1980	180000	9000	189000	37800	37800	264600	52920	317520	160.36	100.00	0.00	160.36	96.22
4	गैर कोक़िंग कोयला (ताप कोयला)	4000	4000	270000	13500	283500	56700	56700	396900	79380	476280	119.07	100.00	0.00	119.07	119.07
5	कोक़िंग कोयला	3600	3600	270000	13500	283500	56700	56700	396900	79380	476280	132.30	99.54	0.46	132.54	79.52
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं,	5840	5840	324000	16200	340200	68040	68040	476280	95256	571536	97.87	100	0.00	97.87	97.87
7	बेटोनाइट और बाक्साइट कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैंड सांद्रित	5840	5840	324000	16200	340200	68040	68040	476280	95256	571536	97.87	100.00	0.00	97.87	58.72
8	कतरन कबाड़,	2100	2100	275000	13750	288750	57750	57750	404250	80850	485100	231.00	80.00	20.00	251.09	150.65
9	भारी गलनांक कबाड़	1080	1080	120000	6000	126000	25200	25200	176400	35280	211680	196.00	80.00	20.00	213.04	127.82
10	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	180000	9000	189000	37800	37800	264600	52920	317520	121.66	100.00	0.00	121.66	73.00
11	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	3240	3240	270000	13500	283500	56700	56700	396900	79380	476280	147.00	93.25	6.75	151.08	90.65
12	नमक	4000	4000	270000	13500	283500	56700	56700	396900	79380	476280	119.07	2.00	98.00	195.84	117.50
13	अल्युमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	3360	3360	270000	13500	283500	56700	56700	396900	79380	476280	141.75	80.00	20.00	154.08	92.45

ब्रेक बल्क कार्गो																
विधि 1 [परेषिती परिसरों पर सुपुर्दगी के लिए कार्गो की ट्रकों पर सीधे उतराई अथवा विलोमत]																
क्र.सं.	वस्तु वर्ग	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत					गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	विदेशी और तटीय यातायात का %		तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपक्रेंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली		
				उपस्कर किराया लागत	श्रम प्रभार उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत	कुल उपस्कर किराया लागत	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत			विदेशी%	तटीय%	विदेशी	तटीय	

					@ 5%											
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	बैग बंद कार्गो	750	750	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	22.40	95.00	5.00	22.86	13.72
2	जम्बो बैग	1400	1400	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	12.00	95.00	5.00	12.24	7.34
3	लौह और स्टील-कॉयल और स्लैब	3400	3400	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	4.94	100.00	0.00	4.94	2.96
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	700	700	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	24.00	100.00	0.00	24.00	14.40
5	लकड़ी के लट्टे- नरम	800	800	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	21.00	100.00	0.00	21.00	12.60
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	1200	1200	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	14.00	100.00	0.00	14.00	8.40
7	ग्रेनाइट और मार्बल	1000	1000	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	16.80	100.00	0.00	16.80	10.08
8	खाली कंटेनर	400	400	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	42.00	87.53	12.47	44.20	26.52
9	भरा कंटेनर	2100	2100	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	8.00	87.53	12.47	8.42	5.05
10	परियोजना कार्गो	435	435	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	38.62	95.00	5.00	39.41	23.65
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	435	435	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	38.62	95.00	5.00	39.41	23.65

विधि 2 [परेषिती परिसरों पर सुपुर्दगी के लिए कार्गो की ट्रकों पर सीधे उतराई अथवा विलोमत]

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत						गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	विदेशी और तटीय यातायात का %		तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपक्रेंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपसूकर किराया लागत	श्रम प्रभार उपसूकर किराया लागत तथा श्रम लागत @ 5%	कुल उपसूकर किराया लागत	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत				विदेशी%	तटीय%	विदेशी	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	बैग बंद कार्गो	750	750	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	22.40	95.00	5.00	22.86	13.72
2	जम्बो बैग	1400	1400	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	12.00	95.00	5.00	12.24	7.34
3	लौह और स्टील-कॉयल और स्लैब	3400	3400	45000	4500	49500	9900	9900	69300	13860	83160	24.46	100.00	0.00	24.46	14.68
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	700	700	13500	1350	14850	2970	2970	20790	4158	24948	35.64	100.00	0.00	35.64	21.38

5	लकड़ी के लट्टे-नरम	800	800	125000	12500	137500	27500	27500	192500	38500	231000	288.75	100.00	0.00	288.75	173.25
6	लकड़ी के लट्टे-सख्त	1200	1200	125000	12500	137500	27500	27500	192500	38500	231000	192.50	100.00	0.00	192.50	115.50
7	ग्रेनाइट और मार्बल	1000	1000	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	16.80	100.00	0.00	16.80	10.08
8	खाली कंटेनर	400	400	13500	1350	14850	2970	2970	20790	4158	24948	62.37	87.53	12.47	65.64	39.38
9	भरा कंटेनर	2100	2100	50000	5000	55000	11000	11000	77000	15400	92400	44.00	87.53	12.47	46.31	27.79
10	परियोजना कार्यों	435	435	50000	5000	55000	11000	11000	77000	15400	92400	212.41	95.00	5.00	216.75	130.05
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	435	435	50000	5000	55000	11000	11000	77000	15400	92400	38.62	87.10	12.90	223.97	134.38

विधि 3 [परेषिती परिसरों पर सुपुर्दगी के लिए कार्यों की टूकों पर सीधे उतराई अथवा विलोमत]

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत						गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	विदेशी और तटीय यातायात का %		तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपस्कर किराया लागत	श्रम प्रभार उपस्कर किराया लागत @ 5%	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत				विदेशी%	तटीय%	विदेशी	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	बैग बंद कार्गो	750	750	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	22.40	95.00	5.00	22.86	13.72
2	जम्बो बैग	1400	1400	54000	5400	59400	11880	11880	83160	16632	99792	71.28	95.00	5.00	72.73	43.64
3	लौह और स्टील-कॉयल और स्लैब	3400	3400	138000	13800	151800	30360	30360	212520	42504	255024	75.01	100.00	0.00	75.01	45.01
4	लौह और स्टील- पाईप, रूब, प्लेटें	700	700	118000	11800	129800	25960	25960	181720	36344	218064	311.52	100.00	0.00	311.52	186.91
5	लकड़ी के लट्टे- नरम	800	800	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	21.00	100.00	0.00	21.00	12.60
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	1200	1200	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	14.00	100.00	0.00	14.00	8.40
7	ग्रेनाइट और मार्बल	1000	1000	138000	13800	151800	30360	30360	212520	42504	255024	255.02	100.00	0.00	255.02	153.01
8	खाली कंटेनर	400	400	157500	15750	173250	34650	34650	242550	48510	291060	727.65	87.53	12.47	765.85	459.51
9	भरा कंटेनर	2100	2100	194000	19400	213400	42680	42680	298760	59752	358512	170.72	87.53	12.47	179.68	107.81
10	परियोजना कार्गो	435	435	50000	5000	55000	11000	11000	77000	15400	92400	212.41	95.00	5.00	216.75	130.05
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	435	435	50000	5000	55000	11000	11000	77000	15400	92400	212.41	87.10	12.90	223.97	134.38

विधि 4 [परेषिती परिसरों पर सुपुर्दगी के लिए कार्गो की ट्रकों पर सीधे उतराई अथवा विलोमत]																
क्र.सं.	वस्तु वर्ग	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत						गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	विदेशी और तटीय यातायात का %		तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
				उपस्कर किराया लागत	श्रम प्रभार उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत @ 5%	कुल उपस्कर किराया लागत	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत				विदेशी%	तटीय%	विदेशी	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	बैग बंद कार्गो	750	750	54000	5400	59400	11880	11880	83160	16632	99792	133.06	95.00	5.00	135.77	81.46
2	जम्बो बैग	1400	1400	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	12.00	95.00	5.00	12.24	7.34
3	लौह और स्टील-कोयल और स्लैब	3400	3400	148500	14850	163350	32670	32670	228690	45738	274428	80.71	100.00	0.00	80.71	48.43
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	700	700	131500	13150	144650	28930	28930	202510	40502	243012	347.16	100.00	0.00	347.16	208.30
5	लकड़ी के लट्टे- नरम	800	800	283000	28300	311300	62260	62260	435820	87164	522984	653.73	100.00	0.00	653.73	392.24
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	1200	1200	283000	28300	311300	62260	62260	435820	87164	522984	435.82	100.00	0.00	435.82	261.49
7	ग्रेनाइट और मार्बल	1000	1000	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	16.80	100.00	0.00	16.80	10.08
8	खाली कंटेनर	400	400	171000	17100	188100	37620	37620	263340	52668	291060	727.65	87.53	12.47	765.85	459.51
9	भरा कंटेनर	2100	2100	244000	24400	268400	53680	53680	375760	75152	358512	170.72	87.53	12.47	179.68	107.81
10	परियोजना कार्गो	435	435	50000	5000	55000	11000	11000	77000	15400	92400	212.41	95.00	5.00	216.75	130.05
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	435	435	50000	5000	55000	11000	11000	77000	15400	92400	212.41	87.10	12.90	223.97	134.38

**अनुलग्नक-V****बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास****स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन सेवाओं के लिए तदर्थ अपफ्रंट प्रशुल्क दर-मान परिभाषाएं और सामान्य शर्तें****I. परिभाषाएं:**

- 'तटीय पोत' का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान के भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- 'स्टीवडोरिंग' में पत्तन में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज शामिल है।
- 'तट प्रहस्तन' में हुक प्वइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करना और प्राप्त करना, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमत: अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/ को कार्गो की प्राप्त और डिलीवरी करना भी शामिल है।

- (v) 'स्टीवडोर' पत्तनों में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा लंगरगाह के लिए एक अधिकृत एजेंट है और जिसे विनियमों के अधीन लाइसेंस दिया गया हो।
- (vi) 'तट प्रहस्तन एजेंट' हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करने और प्राप्त करना, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्त और डिलीवरी करने के लिए एक अधिकृत एजेंट है।
- (vii) 'पत्तन' का अर्थ 'बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास' है।
- (viii) 'माह' का अर्थ 1 से कलेंडर माह के अंतिम दिन तक की अवधि से है।
- (ix) 'दिन' का अर्थ किसी दिन से प्रातः 6.00 बजे से आरंभ होकर अगले दिन की प्रातः 6.00 बजे समाप्त अवधि से है।
- (x) 'प्रति दिन' का अर्थ कलेंडर दिवस है जब तक अन्यथा व्यक्त न किया गया हो।
- (xi) 'पाली' का अर्थ 8 घंटे है जैसा पत्तन कर्मचारियों के लिए लागू है।

## II. सामान्य शर्तें

- (i) पोत की हैसियत, जैसा सीमा-शुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा इसका प्रमाणन किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा; और कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगा।
  - (ii) पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:
    - (क) भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकते हैं। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तन होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
    - (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तित कर सकता है।
  - (iii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड:
    - (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
    - (ख) ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
    - (ग) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस धारक वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
  - (iv) रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड
    - (क) "विश्वव्यापी और तटीय" परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट तक स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
      - (i) तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
      - (ii) तटीय चालन में\* अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय गंतव्यित करना।
- \*केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत में भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।
- (ख) जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तन विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तटीय कार्गो/कंटेनर तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।



- (v) विलंबित भुगतानों/ वापसियों पर ब्याज:
- (क) प्रयोक्ता को इन दरमानों के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। उसी प्रकार, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंट विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित आधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग) वापसियों में विलंब की गिनती, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, उनमें से जो भी बाद में हो, की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गणना स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंट द्वारा बिलों को प्रस्तुत करने की तारीख के बाद केवल 10 दिन की, की जाएगी। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने/महापत्तन न्यास अधिनियम में अनुबद्ध पत्तन न्यासों की संपत्ति का प्रयोग करने से पूर्व कर दिया जाता है और/ या जहां दरमानों में एक शर्त के रूप में प्रभारों का भुगतान अग्रिम में करना निर्धारित है।
- (vi) यह प्रशुल्क बीओटी/ बीओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र भागदारी के लिए किसी अन्य व्यवस्था हेतु लागू नहीं है जिन्हें 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है।
- (vii) यह प्रशुल्क एकसमान रूप से संपूर्ण पत्तन पर लागू होता है जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं।
- (viii) (क) अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।
- (ख) दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार से रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंट, यदि वह ऐसा चाहे तो निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें छूट स्वीकृत कर सकता है।
- (ग) प्राधिकृत एजेंट भी, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसा युक्तिकरण प्रयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत देता है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
- (घ) तथापि, प्राधिकृत एजेंट को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली शर्तों में किन्हीं और बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ix) प्राधिकृत एजेंट उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही वसूली करेगा। श्रम के कल्पित आरक्षण और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (x) यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो अधिसूचित नहीं किया गया हो/ सूची में शामिल नहीं किया गया हो, तो पत्तन उस कार्गो के प्रहस्तन की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा पद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों में से किसी एक के अधीन उस कार्गो को वर्गीकृत कर सकता है।
- (xi) जब पत्तन एमपीटीअधिनियम की धार 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है तो अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाता रहेगा।
- (xii) प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाता है परंतु 1 जनवरी, 2016 और प्रासंगिक वर्ष के 31 दिसंबर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क अधिकतम सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क अधिनियम सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (xiii) (क) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित अप्रैल प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त प्रशुल्क मानक दिशानिर्देश, 2016 के पैरा 2.10 में यथानुसार दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो संपूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू रहेगा।
- (ख) तथापि, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रैल प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुल्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी- 110033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की वजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, इस दरमान के साथ यथा अधिसूचित कार्य निष्पादन मानक लागू होंगे।

- (ग) इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो वार औसत कार्य निष्पादन मानक के व्यौरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रूख करेगा।
- (घ) महापत्तन न्यास कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि का निर्धारण करेगा जो परिचालक द्वारा परामर्शदाता नियुक्त करते हुए अर्जित किया जाएगा यदि एक माह की अवधि में अपेक्षित हो।
- (ङ) परिचालक महापत्तन न्यास द्वारा परिचालक को इस लिखित पुष्टि पर 60 प्रतिशत की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन लागू कर सकता है कि उसने अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए हैं।
- (च) यदि महापत्तन न्यास पुष्टि करता है कि परिचालक ने पिछले 12 महीनों में टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्य निष्पादन मानक अर्जित नहीं किए हैं, परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालक मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के खंड 2.9 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।
- (xiv) सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/ तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, पर वार्षिक रिपोर्ट महापत्तन न्यास और प्राधिकरण को भेजेंगे। प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।
- (xv) प्राधिकरण परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, प्राधिकरण प्रेषित किए गए ऐसे कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक तौर पर संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुरोध पत्रों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/ सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव भी बताया जाएगा। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।
- (xvi) विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने चाहिए। ये कार्यनिष्पादन मानक बोलो दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे।
- (xvii) परिचालक द्वारा राजस्व में अर्जित निर्धारित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण पत्तन और टीएएमपी दोनों द्वारा त्रैमासिक आधार पर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में कोई कमी होने की स्थिति में पत्तन परिचालक द्वारा पत्तन के साथ किए गए अनुबंध में दी गई शर्तों के अनुसार परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xviii) यदि किसी उपयोक्ता को प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के परिचालक द्वारा अनुपलब्धि के बारे में कोई शिकायत होती है। तो वह प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अभ्यावेदन पर जांच कार्रवाई जाएगी और अपने निर्णय संबद्ध महापत्तन न्यास को दिए जाएंगे। महापत्तन न्यास अनुबंध की करार शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निर्णयों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगी।
- (xix) किसी अलग मद के सकल भार अथवा मात्रा द्वारा परिमाण अथवा क्षमता की गणना में 0.50 तक दशमलवों को 0.50 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.50 और इससे अधिक के दशमलवों के एक इकाई के रूप में माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो।
- (xx) वापसी के किसी भी दावे पर तभी विचार किया जाएगा यदि वापसी 100 रु. अथवा अधिक हो। इसी प्रकार, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंट कम संग्रहण पर अनुपूरक बिल नहीं बनाएगा यदि टर्मिनल को देय राशि 100/- रु. से कम है।
- (xxi) उपयोक्ताओं को टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (xxii) एमओएस द्वारा जारी किए गए और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 तथा 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय नीति निर्देश के अनुसार-
- (क) सभी तटीय कार्गो/ कंटेनरों, ताप कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं से इतर, के लिए कार्गो/ कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/ कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित रियायती दरें जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमत: के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जानी चाहिए।
- (ग) कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभारों की वसूली की जाती है, वहां जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/ को भंडारण यार्ड और विलोमत: के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर रियायत होगी।
- (जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निदेश में परिवर्तन किया जाता है तो इसके बारे में पत्तन को संप्रेषित किया जाएगा।)

## III. स्टीवडोरिंग प्रशुल्क:

(प्रति एमटी में)

स्टीवडोरिंग शुल्क बल्क			
क्र.सं.	वस्तु	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक	192.32	115.39
2	उर्वरक कच्चा माल	213.68	128.21
3	खाद्यान्न	261.38	156.83
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	135.41	135.41
5	कोकिंग कोयला	150.74	90.44
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएँ,	92.75	92.75
7	बेंटोनाइट और बाक्साइट कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित	92.75	55.65
8	कतरन कबाड,	266.99	160.19
9	भारी गलनांक कबाड	522.60	313.56
10	अन्य अयस्क और खनिज	198.95	119.37
11	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	164.17	98.50
12	नमक	221.78	133.07
13	अल्युमिनिया, पिग आयरन और समान शुल्क बल्क कार्गो	167.98	100.79
स्टीवडोरिंग - ब्रेक बल्क			
1	वैग बंद कार्गो	177.34	106.40
2	जम्बो वैग	87.50	52.50
3	लौह और स्टील-कॉयल और स्लैब	71.21	42.73
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	369.07	221.44
5	लकड़ी के लट्टे-नरम	244.19	146.51
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	162.79	97.67
7	ग्रेनाइट और मार्बल	204.31	122.59
8	खाली कंटेनर	267.67	160.60
9	भरा कंटेनर	50.99	30.59
10	परियोजना कार्गो	200.66	120.40
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	207.34	124.40

## IV. तट प्रहस्तन प्रशुल्क:

तट प्रहस्तन- शुल्क बल्क										(प्रति एमटी में)	
क्र.सं.	वस्तु	विधि-1		विधि-2		विधि-3		विधि-4		विधि-5	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक	39.20	23.52	257.41	154.45	133.28	79.97	23.52	14.11	117.60	70.56
2	उर्वरक कच्चा माल	32.67	19.60	104.53	62.72	148.09	88.85	26.13	15.68	130.67	78.40

तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क										(प्रति एमटी में)	
क्र.सं.	वस्तु	विधि-1		विधि-2		विधि-3		विधि-4		विधि-5	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
3	खाद्यान्न	53.45	32.07	128.29	76.97	181.75	109.05	32.07	19.24	160.36	96.22
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	26.46	26.46	87.32	87.32	113.78	113.78	31.75	31.75	119.07	119.07
5	कोकिंग कोयला	29.45	17.67	97.20	58.32	126.65	75.99	35.35	21.21	132.54	79.52
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं,	18.12	18.12	76.12	76.12	94.24	94.24	21.75	21.75	97.87	97.87
7	बेंटोनाइट और बाक्साइट कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैंड सांद्रित	18.12	10.87	76.12	45.67	94.24	56.54	21.75	13.05	97.87	58.72
8	कतरन कबाड,	8.70	5.22	149.74	89.84	8.70	5.22	183.52	110.11	251.09	150.65
9	भारी गलनांक कबाड	16.91	10.15	186.41	111.85	16.91	10.15	199.73	119.84	213.04	127.82
10	अन्य अयस्क और खनिज	30.41	18.25	97.32	58.39	137.88	82.73	24.33	14.60	121.66	73.00
11	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	33.57	20.14	110.79	66.47	144.36	86.62	40.29	24.17	151.08	90.65
12	नमक	43.52	26.11	143.62	86.17	187.13	112.28	52.22	31.33	195.84	117.50
13	अल्यूमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	34.24	20.54	112.99	67.79	147.23	88.34	41.09	24.65	154.08	92.45

तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क										(प्रति एमटी में)	
क्र.सं.	वस्तु	विधि-1		विधि-2		विधि-3		विधि-4		विदेशी	तटीय
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय		
1	बैग बंद कार्गो	22.86	13.71	22.86	13.72	22.86	13.72	135.77	81.46		
2	जम्बो बैग	12.24	7.35	12.24	7.34	72.73	43.64	12.24	7.34		
3	लौह और स्टील-कॉयल और स्लैब	4.94	2.96	24.46	14.68	75.01	45.01	80.71	48.43		
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	24.00	14.40	35.64	21.38	311.52	186.91	347.16	208.30		
5	लकड़ी के लट्टे-नरम	21.00	12.60	288.75	173.25	21.00	12.60	653.73	392.24		
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	14.00	8.40	192.50	115.50	14.00	8.40	435.82	261.49		
7	ग्रेनाइट और मार्बल	16.80	10.08	16.80	10.08	255.02	153.01	16.80	10.08		
8	खाली कंटेनर	44.20	26.52	65.64	39.38	765.85	459.51	765.85	459.51		
9	भरा कंटेनर	8.42	5.05	46.31	27.79	179.68	107.81	179.68	107.81		
10	परियोजना कार्गो	39.41	23.65	216.75	130.05	216.75	130.05	216.75	130.05		
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	39.41	23.65	223.97	134.38	223.97	134.38	223.97	134.38		

**टिप्पणियाः**

1. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के पैरा 4.4.1 के अनुसार बल्क कार्गो की तट प्रहस्तन विधियों का विवरण नीचे दिया गया है:

विधि	प्रहस्तन विधि का विवरण
1	परेषिति के परिसर को सीधे सुपुर्दगी के लिये कार्गो की सीधे ट्रक पर उतरायी.
2	कार्गो की ट्रक पर उतरायी ( हापर के बिना) और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना.
3	कार्गो की हापर के साथ ट्रक पर उतरायी और भंडारण के लिये पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना.
4	कार्गो के घाट पर उतारना और ट्रको पर लादना और परेषिति के परिसर को ले जाना.
5	कार्गो के घाट पर उतारना और ट्रको पर लादना और भंडारण यार्ड को ले जाना.

2. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के पैरा 4.4.2 के अनुसार बल्क कार्गो की तट प्रहस्तन विधियों का विवरण नीचे दिया गया है:

विधि	प्रहस्तन विधि का विवरण
1	परेषिति के परिसर को सीधे सुपुर्दगी के लिये कार्गो की सीधे ट्रक पर उतरायी या उसके विपरीत.
2	कार्गो के घाट पर उतारना और ट्रको पर लादना और परेषिति के परिसर को ले जाना या उसके विपरीत..
3	कार्गो की ट्रक पर उतरायी और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना या उसके विपरीत.
4	कार्गो के घाट पर उतारना और ट्रको पर लादना और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना या उसके विपरीत.

**अनुलग्नक-VI****निष्पादन मानक****क. शुष्क बल्क कार्गो के लिए:**

शुष्क बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी- 11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित होंगे।

**ख. ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:**

क्र.सं.	वस्तु	कार्यनिष्पादन मानक प्रति टन / पाली
1	बैग बंद कार्गो	833
2	जम्बो बैग	2,666
3	लौह और स्टील-कॉयल और स्लैब	3400
4	लौह और स्टील- पाईप, ट्यूब, प्लेटें	1,600
5	लकड़ी के लट्टे-नरम	1,533
6	लकड़ी के लट्टे- सख्त	1,533
7	ग्रेनाइट और मार्बल	1000
8	खाली कंटेनर	400
9	भरा कंटेनर	2100

10	परियोजना कार्गो	435
11	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	435

**ग. प्रचालकों द्वारा अनिवार्य प्रकटन:**

सभी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंट महापत्तन न्यास और प्राधिकरण को पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दिये गए लाइसेंस के संबंध में कार्गो यातायात, पोत बर्थ दिवस आउटपुट, एक महीने में प्रति पाली उत्पादन के बारे में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

**NOTIFICATION**

Mumbai, the 5th October, 2017

**No. TAMP/76/2016-VOCPT.** In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations at VOCPT, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/76/2016-VOCPT**

**V.O. Chidambaranar Port Trust**

...

**Applicant**

**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 15<sup>th</sup> day of September 2017)

This case relates to a proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) dated 19 November 2016 for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations at VOCPT.

2. The Ministry of Shipping vide its letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 to be effective from 01 August 2016. Subsequently, the MOS vide its letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 7 October 2016 read with 17 October 2016 has issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation authorized by Major Ports as a Policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. The said Guidelines have been notified by this Authority vide Gazette No.407 dated 15 November 2016.

3. A workshop was held on 5 November 2016 on the said Guidelines issued by the MOS Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Port Trusts under Section 42 (3) of the Major Port Trusts Act 1963. Senior Officials of all the Major Port Trusts including VOCPT, participated in the said workshop.

4. In pursuance of the said Guidelines issued by the MOS, the VOCPT has come up with a proposal for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations vide its letter dated 19 November 2016. The main points made by the VOCPT in its proposal dated 19 November 2016 are summarized below:

- (i). The tariff is proposed according to the respective commodity groups specified in the guidelines issued by the MOS under two major categories viz. Dry Bulk and Break Bulk for both Stevedoring and Shore Handling Operations.
- (ii). The Optimal Capacity for the tariff workings is considered as per the Productivity Norms specified in the Guidelines issued by the Ministry except Sl.No.10 & 12 of Break Bulk (Project Cargo and Machinery & machinery parts). The productivity norms for said two items are considered based on the prevailing productivity achieved for the respective cargo. In respect of Sl. No.11 (Motor Vehicles

- other than through RORO), the tariff is not proposed since the same is not handled at present and will not be handled in the near future.
- (iii). The equipment hire cost per shift is considered based on the information received from the Trade for the tariff workings and the copy of the same is furnished. In some cases, among the offers furnished by the Trade, if the same rate is offered by more than one or two firms the said rate is considered and if different rates is furnished by the different firms the average is considered.
- (iv). Under the different method of handling for Shore handling operations for dry bulk, as per guidelines two categories are specified viz., 'within 1 kilometer' and 'beyond 1 kilometer'. The port considers the category of beyond 1 kilometer for the equipments requirement.
- (v). As far as Labour cost is concerned, in respect of Stevedoring Operations, the labour cost is considered for the labour actually to be deployed as per National Tribunal Award for Stevedoring Operations and for Shore handling operations 5% on equipment hire cost for dry bulk and 10% for Break Bulk as per clause 4.5.7 of the Guidelines. In respect of no equipment is involved in the operations, the labour cost is considered at ₹10,000/- per shift.
- (vi). Separate tariff is proposed for foreign and coastal cargo considering the cargo arrival pattern in 2015-16 and in the future in line with the clause 2.8 of the Guidelines issued by the Ministry.
- (vii). The remaining factors viz., Operational Overhead, Administrative Overhead, Profit Margin etc., are as specified in clause 3.5, 4.5 and 5 of the Guidelines issued by the Ministry.

5. The tariff working calculation in respect of Stevedoring Operations for Dry Bulk and for Break Bulk is furnished by VOCPT. The tariff working for Shore handling operations is furnished under 5 methods for Dry Bulk and under 4 methods for Break Bulk. The proposed rate for Stevedoring operations for both Dry Bulk and Break Bulk considering the above and given in Scale of Rates (SOR) are tabulated below:

- (i). Proposed Tariff for Stevedoring – Dry Bulk

Sl.No.	Commodity	(In ₹ per MT)	
		Foreign	Coastal
1	Finished Fertiliser	192.32	115.39
2	Raw Fertiliser	213.68	128.21
3	Food Grain	261.38	156.83
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	135.41	135.41
5	Coking Coal	150.74	90.44
6	Iron Ore, Iron ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Conc., Led & Zinc Ore	92.75	55.65
7	Shredded Scrap	266.99	160.19
8	Heavy Melting Scrap	522.60	313.56
9	Other Ores and Miners	198.95	119.37
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and Other similar Dry Bulk Cargo	164.17	98.50
11	Salt	221.78	133.07
12	Alumina and Pig Iron Ingots and similar Dry Bulk Cargo	167.98	100.79

- (ii). Proposed Tariff for Stevedoring – Break Bulk

Sl.No.	Commodity	(In ₹ per MT)	
		Foreign	Coastal
1	Bagged Cargo	177.34	106.41
2	Jumbo Bags	87.50	52.50
3	Iron and Steel – Coils and Slabs	71.21	42.73
4	Iron and Steel – Pipes, Tubes, Plates	369.07	221.44
5	Timber logs – Soft	244.19	146.51
6	Timber logs – Hard	162.79	97.68
7	Granites and Marbles	204.31	122.59
8	Containers Empty	267.67	160.60
9	Containers Laden	50.99	30.59
10	Project cargo	200.66	120.39
11	Machinery and Machinery Parts	207.34	124.41

- (iii). The proposed rate for Shore handling operations for Dry Bulk:

Shore Handling – Dry Bulk										(In ₹ Per M.T)	
Sl. No.	Commodity	Method – 1		Method – 2		Method – 3		Method – 4		Method – 5	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Finished Fertiliser	39.20	23.52	257.41	154.45	133.28	79.97	23.52	14.11	117.60	70.56
2	Raw Fertiliser	32.67	19.60	104.53	62.72	148.09	88.85	26.13	15.68	130.67	78.40
3	Food Grain	53.45	32.07	128.29	76.97	181.75	109.05	32.07	19.24	160.36	96.22
4	Non Coking Coal (Thermal Coke)	26.46	26.46	87.32	87.32	113.78	113.78	31.75	31.75	119.07	119.07
5	Coking Coal	29.45	17.67	97.20	58.32	126.65	75.99	35.35	21.21	132.54	79.53
6	Iron Ore, Iron ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Conc., Led & Zinc Ore	18.12	10.87	76.12	45.67	94.24	56.54	21.75	13.05	97.87	58.72
7	Shredded Scrap	8.70	5.22	149.74	89.84	8.70	5.22	183.52	110.11	251.09	150.65
8	Heavy Melting Scrap	16.91	10.14	186.41	111.85	16.19	10.14	199.73	119.84	213.04	127.83
9	Other Ores and Minerals	30.41	18.25	97.32	58.39	137.88	82.73	24.33	14.60	121.66	72.99
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and Other Similar Dry Bulk Cargo	33.57	20.14	110.79	66.47	144.36	86.62	40.29	24.17	151.08	90.65
11	Salt	43.52	26.11	143.62	86.17	187.13	112.28	52.22	31.33	195.84	117.50
12	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	34.24	20.54	112.99	67.79	147.23	88.34	41.09	24.65	154.08	92.45

(iv). The proposed rate for Shore handling operations for Break Bulk:

Tariff – Shore Handling – Break Bulk									
Sl. No.	Commodity	Method – 1		Method – 2		Method – 3		Method – 4	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Bagged Cargo	22.86	13.71	20.24	12.15	20.24	12.15	120.25	72.15
2	Jumbo Bags	12.24	7.35	12.24	7.35	72.73	43.64	12.24	7.35
3	Iron and Steel – Coils and Slabs	4.94	2.96	24.46	14.68	75.01	45.00	80.71	48.43
4	Iron and Steel – Pipes, Tubes, Plates	24.00	14.40	35.64	21.38	311.52	186.91	347.16	208.30
5	Timber logs – Soft	21.00	12.60	288.72	173.25	21.00	12.60	653.73	392.24
6	Timber logs – Hard	14.00	8.40	192.50	115.50	14.00	8.40	435.82	261.49
7	Granites and Marbles	16.80	10.08	16.80	10.08	255.02	153.01	16.80	10.08
8	Containers Empty	44.20	26.52	65.64	39.39	765.85	459.51	831.49	498.90
9	Containers Laden	15.98	9.59	46.31	27.79	179.68	107.81	225.99	135.60
10	Project Cargo	38.57	23.14	216.75	130.05	216.75	130.05	216.75	130.05
11	Machinery and Machinery Parts	38.57	23.14	223.97	134.38	223.97	134.38	223.97	134.38

6.1. At our request, the VOCPT vide its letter dated 7 December 2017 has furnished the proposed SOR alongwith performance standards. Subsequently, the VOCPT has submitted a copy of Board Resolution.

6.2. The Performance standards for Stevedoring and Shore handling Operations proposed by the port are as under:

(i). **DRY BULK CARGO:**

Group No:	Commodity	Performance Standard ( Tonnes)
1	Finished Fertilizers	2,666



2	Fertilizer -Raw Materials	2,500
3	Food Grains	1,944
4	Non Coking Coal (Thermal Coal) 9th Berth	9,333
	Non Coking Coal (Thermal Coal) Conventional Berths	4,000
5	Coking Coal - 9th Berth	9,333
	Conventional Berths	4,000
6	Iron Ore, Ore Pellets, Bementite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zincore	3,667
7	Shredded Scrap	700
8	Heavy Melting Scrap	360
9	Other Ores and Minerals	4,266
10	Limeston, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	3,222
11	Salt	2,333
12	Aluminia and pig Iron Ingots and similar Dry Bulk Cargo	1,083

(ii). **BREAK BULK CARGO:**

Group No.	Commodity	Performance Standard (Tonnes)
1	Bagged Cargo	833
2	Jumbo Bags	2,666
3	Iron and Steel - Coils and slabs	1,600
4	Iron and steel-pipes, tubes, plates	1,600
5	Timber logs -Soft	1,533
6	Timber logs-Hard	1,533
7	Granites and Marbles	667
8	Container Empty	200
9	Containers Laden	1,050
10	Project Cargo	400
11	Machinery and machinery parts	400

7. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the proposal of VOCPT dated 19 November 2016 and subsequent letter dated 7 December 2016 was forwarded to the concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from users / user organisations were forwarded to VOCPT for feedback information. The VOCPT vide its email dated 16 February 2017 has furnished its reply on the comments of users / user organisations thereon.

8. In the meantime, considering that the proposal is under consultation and as it was felt it may take some more time to dispose of the case and keeping in view that the MOS has directed this Authority for immediate action, this Authority has decided to grant adhoc approval to the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the port as an interim arrangement, pending fixation of final rates by this Authority after completion of the consultation process. Accordingly, this Authority had passed an Order on 8 February 2017. This Order has been notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 1 March 2017 vide Gazette No. 80.

9.1. A joint hearing in this case was held on 16 February 2017 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users / user organisations have made their submissions.

9.2. As agreed at the joint hearing, the VOCPT was requested vide our letter dated 24 February 2017 to take action on the few points:

- (i). At the joint hearing, Tuticorin Stevedores' Association (TSA), the St. John Freight Systems Ltd. (SJFSL), the TANGEDCO and the Hari & Co. have furnished their written submissions. A copy each of the written submissions was forwarded to VOCPT for its comments.

- (ii). At the joint hearing, the VOCPT has reported that it has briefed the users on the proposal in a meeting with Stevedores on 10 November 2016 before filing the proposal. The St. John Freight Systems Ltd. has also stated that port conducted a meeting with all Stevedores on 10 November 2016. However, Stevedores and Users still have issues as emerged at the joint hearing. A copy of the notes on arguments as recorded at the joint hearing was forwarded to VOCPT with a request to review the proposal, if necessary, keeping in view the issues raised in the joint hearing and file a modified proposal latest by 3 March 2017.

9.3. In response to point of action brought out at para 9.2, the VOCPT vide its email dated 7 March 2017 has furnished its reply on the written submission furnished by Tuticorin Stevedores' Association (TSA), St. John Freight Systems Ltd. (SJFSL), the TANGEDCO and the Hari & Co with a request to consider the proposal of the port for approval in view of the justification and its reply to the comments of the above said parties.

10. On preliminary scrutiny of the proposal dated 19 November 2016 and 7 December 2016, additional information / clarification was sought from VOCPT to have clarity on a few points vide our letter dated 02 May 2017. This was followed by reminders dated 18 May 2017 and 7 June 2017. The VOCPT has, vide its letter dated 01 July 2017 and 24 August 2017, responded to the additional information/ clarifications sought by us. A summary of the information/ clarifications sought by us and the response of VOCPT are tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarifications sought by us	Reply furnished by VOCPT
1.	<b>General:</b>	
(i).	Board Resolution approving its proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation at VOCPT. The VOCPT is again requested to submit the same at the earliest.	A copy of Board Resolution approving the proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation at VOCPT vide Resolution No.253 in the Board Meeting dated 03.02.2017 is furnished.
(ii).	The VOCPT has proposed the Performance Standards for <u>non-coking coal</u> (Thermal coal) under two groups viz., 9 <sup>th</sup> Berth and Conventional Berths at 9,333 tonnes per shift and 4,000 tonnes per shift respectively. Similarly, identical Performance Standards for <u>coking coal</u> also proposed for 9 <sup>th</sup> Berth and Conventional Berths. In this regard, the VOCPT is requested to clarify.	
	(a). The reasons for not prescribing any tariff for both non-coking coal and coking coal for 9 <sup>th</sup> berth.	The tariff workings for fixation of upfront tariff for Stevedoring Operations for dry bulk cargo consist of HMC hire cost for both Non-coking coal and Coking coal for 9 <sup>th</sup> berth and conventional berths as the Annexure V of guidelines with identical handling for determination of upfront tariff for Stevedoring and Shore handling Operations. A Ship Crane or a Shore Crane or a HMC or combination of these can be used for handling of cargo between Ship and Shore. Therefore, the tariff for both non-coking & coal for 9th berth as furnished in Performance Standards, has not been split.
	(b). The measure of performance standards are stated to be per tonne/ shift. However, it seems that the figures are related to per day and not per shift.	The figures for performance standards have been furnished by VOCPT in the format provided by TAMP which required Tonne/ Shift information. Also the figures furnished in the performance standards format were related to Tonne / Shift only and not Tonne/ day.
2.	<b>Productivity Parameters:</b>	
(i).	No specific norms are prescribed for break bulk cargo like Project Cargo and Machinery and Machinery Parts in the Guidelines. The VOCPT has considered the norms per hook per shift at 435 Tonnes and one no of hook per shift for Project Cargo and Machinery and Machinery Parts. The VOCPT to furnish the basis for adoption of such norms.	Based on the past actual performance the norms per shift at 435-T was adopted.  Based on the actual past experience, the norms for blade and other Machineries have been fixed: Following norms may be continued. Wind mill Blades — 100 MT Other Machineries — 435 MT
(ii).	The performance standards proposed by the VOCPT	The performance norms are not unique for the

	are not matching with the productivity norms considered by it for arriving the upfront tariff. The VOCPT to correct the mismatch.	products in the same category. The individual commodities (Dry bulk & Break bulk) handled in VOC Port have been categorized under the relevant commodity group. The Performance Norms i.e. tonnes / shift for each commodity is calculated and the average value of all individual commodities under one commodity group is considered as performance standard. Therefore, the Performance Standards and the Productivity Norms shall not be identical.																																								
3.	<b><u>Equipment hire cost for both Stevedoring and Shore Handling operations:</u></b>																																									
(i).	<p>Annex-(X) to Clause 4.4.2 of the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulates the norms for requirement of the equipment for 5 different handling methods. The equipment considered by the VOCPT in case of Break Bulk Cargo are lower/higher than the equipments as per the norms prescribed in the guidelines as follow:</p> <table><tr><th>Sr. no.</th><th>Commodity</th><th>Equipment</th><th>As per norms prescribed by the MOS</th><th>As considered by VOCPT</th></tr><tr><td colspan="5"><b>Shore handling – Break Bulk</b></td></tr><tr><td colspan="5"><b>Method - 3</b></td></tr><tr><td>1.</td><td>Granite and Marbles</td><td>Trucks – 40T</td><td>12</td><td>18 Nos.15 T</td></tr><tr><td>2.</td><td>Containers Laden</td><td>Top Lifter</td><td>1</td><td>2</td></tr><tr><td colspan="5"><b>Method - 4</b></td></tr><tr><td>1.</td><td>Bagged Cargo</td><td>Trucks-10T</td><td>9</td><td>9 Nos.15 T</td></tr><tr><td>2.</td><td>Timber Logs-Soft &amp; Hard</td><td>Tractor Trailers-40T</td><td>12</td><td>9 Nos.35 T</td></tr></table> <p>However, the VOCPT has not furnished any reason for deviation in the equipment considered by it. The VOCPT to justify its estimation of all equipment considered by it which are lower/higher than the norms prescribed in the Stevedoring and shore handling Guidelines.</p>	Sr. no.	Commodity	Equipment	As per norms prescribed by the MOS	As considered by VOCPT	<b>Shore handling – Break Bulk</b>					<b>Method - 3</b>					1.	Granite and Marbles	Trucks – 40T	12	18 Nos.15 T	2.	Containers Laden	Top Lifter	1	2	<b>Method - 4</b>					1.	Bagged Cargo	Trucks-10T	9	9 Nos.15 T	2.	Timber Logs-Soft & Hard	Tractor Trailers-40T	12	9 Nos.35 T	<p>(a). The equipment hire cost has been obtained from the Agencies and the total average cost was considered for the calculation as per the prevailing market condition. The deviation in the no. of equipment by VOCPT is based on the local working condition.</p> <p>(b) For hatch working, norms prescribes Dozer 5T – 1 number per hatch. Normative hatch working prescribed is 3 or 4 in the guidelines. As against that, the port has considered 1 no of dozer.</p> <p>[The VOCPT has vide email dated 24 August 2017 clarified that one number of dozer takes into account calculation of 3 hatch working for finished fertiliser. The no of dozer considered is in order. The port has stated that dozer is not required to work in all the 3 hatches throughout working of the vessel. One number of dozer is used in any of the 3 hatches.]</p>
Sr. no.	Commodity	Equipment	As per norms prescribed by the MOS	As considered by VOCPT																																						
<b>Shore handling – Break Bulk</b>																																										
<b>Method - 3</b>																																										
1.	Granite and Marbles	Trucks – 40T	12	18 Nos.15 T																																						
2.	Containers Laden	Top Lifter	1	2																																						
<b>Method - 4</b>																																										
1.	Bagged Cargo	Trucks-10T	9	9 Nos.15 T																																						
2.	Timber Logs-Soft & Hard	Tractor Trailers-40T	12	9 Nos.35 T																																						
(ii).	<p>Annex (X) to Clause 4.4.2 of the Stevedoring and Shore handling operations guidelines prescribes 4 different methods for arrival of shore handling tariff rates for break bulk cargo. In this regard, following additional information/ clarification is requested:</p> <p>(a). <b><u>Shore handling - Break bulk-Method-1:</u></b></p> <p>(i). Under Method 1, i.e., the cargo unloaded onto trucks for direct delivery to consignees premises and vice versa is stated to be not applicable for bagged cargo, timber logs –soft/hard etc.</p> <p>However, the VOCPT has considered the labour cost @ 10% on equipment hire cost at ₹10,000 per shift and accordingly worked out the upfront tariff. The VOCPT to explain the basis for proposing upfront tariff for the above mentioned cargo groups where the method itself is not applicable as per the guidelines.</p>	<p>The equipment to be used is not furnished in TAMP Guidelines and hence it is not possible to consider the labour cost @ 10% on equipment hire cost, an estimated ₹10,000 per shift is adopted as labour cost.</p>																																								
	<p>(ii). Clause 4.5.7 of the Guidelines on Stevedoring and Shore handling operations states that operator will be deploying their own labour for shore handling operations. The norms for estimation of labour cost for shore handling operation is 5% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and 10% of equipment hire cost for break bulk cargo.</p> <p>Under Method 1, “no equipment” is prescribed for handling of cargo group like Jumbo bags, Iron &amp; Steel-coils and slabs/pipes, tubes, plates, granite and</p>	<p>Since the equipment to be used is not furnished in TAMP Guidelines, it is not possible to consider the labour cost @ 10% on equipment hire cost, hence an estimated ₹10,000 per shift was adopted as labour cost.</p>																																								

	<p>marbles, containers empty and containers laden etc.</p> <p>However, the VOCPT has considered the labour cost @ 10% on equipment hire cost at ₹10,000 per shift and accordingly worked out the upfront tariff. The VOCPT to justify the basis for considering the labour cost @ 10% of equipment Hire Charges where “no equipment” is prescribed as per the guidelines. The VOCPT to also furnish the reasons for the deviations from the prescribed norms.</p>	
	<b>(b). <u>Shore handling - Break bulk – Method – 2:</u></b>	
	<p>(i). As per the stevedoring and shore handling guidelines, Method-2 is not applicable for cargo groups viz., Jumbo Bags and Granite.</p> <p>However, the VOCPT has considered the labour cost @ 10% on equipment hire cost at ₹10,000 per shift and accordingly worked out the upfront tariff. The VOCPT to justify upfront tariff proposed by it for the above mentioned cargo groups by considering the labour cost @ 10% of equipment Hire Charges when the method itself is not applicable as per the guidelines.</p>	Assuming no equipment, is prescribed for these cases an estimated labour cost at ₹10,000 per shift was adopted. This Authority may consider admittance of this cost as a token for provision of labour as contingency.
	<p>(ii). Under Method 2, “no equipment” is prescribed for Bagged Cargo.</p> <p>However, the VOCPT has considered the labour cost @ 10% on equipment hire cost at ₹10,000 per shift and accordingly worked out the upfront tariff. The VOCPT to justify consideration of the labour cost @ 10% of equipment Hire Charges where “no equipment” is prescribed as per the guidelines.</p>	
	<b>(c). <u>Shore handling - Break bulk – Method – 4:</u></b>	
	<p>(i). As per stevedoring and shore handling guidelines, Method-4 is not applicable for the cargo groups viz., Jumbo Bags and Timber logs- hard.</p> <p>However, the VOCPT has considered the labour cost @ 10% on equipment hire cost at ₹10,000 per shift and accordingly worked out the upfront tariff. The VOCPT to justify the basis for considering the labour cost @ 10% of equipment Hire Charges where the method itself is “not applicable” as per the guidelines.</p>	<p>(i). Assuming for these cases no equipment is involved instead of the method itself is not applicable, an estimated labour cost at ₹10,000 per shift was adopted. This Authority may disallow the labour cost provided in the calculations and the rate may be modified.</p> <p>(ii). Shore handling-Break Bulk-Method-4: VOCPT has not considered 2 numbers of logs grabber in Shore Handling Method 4 for Break Bulk cargo.</p>
(ii).	As per the Stevedore and Shore handling Guidelines, project cargo, motor vehicles other than RORO and Machinery and machinery products, as these cargo are not homogeneous and coming in different size and volume, time taken and productivity will vary widely. No shore equipment is considered and cargo will be loaded on the consignee truck directly to consignee premises or to storage yard. However, the VOCPT has considered 2 no. logs grabber for project cargo and machinery and machinery products. The port to furnish the basis for considering 2 no. logs grabber for above cargo groups.	
<b>4.</b>	<b><u>Labour Cost for Stevedoring Operations:</u></b>	
(i).	Annex – VIII of the Stevedoring and Shore handling Guidelines (labour cost estimation) stipulates the norms for deployment of labour per shift in respect of each of the commodity group for stevedoring operation. The VOCPT has considered the labour	The labour cost-for Signal Man per hook at ₹1895/- & Operator per equipment at ₹1785/- has been worked out based on the prevailing actual cost of labour as per Clause 3.5.7 of the guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and

	cost for signal man per hook at ₹1895 and operator per equipment at ₹1785. The VOCPT to confirm that the unit rate of labour per shift complies with the guideline position.	Shore Handling Operations Authorized by Major Ports.
(ii).	The VOCPT has considered Piece Rate Wages in addition to wages per shift. Further, the VOCPT has considered different piece rate for different cargo commodities groups. As per clause 3.5.7, the unit rate for deployment of labour will be the prevailing actual cost of labour prescribed in the norms. The VOCPT to furnish reasons for considering the piece rate wages while arriving the labour cost. The VOCPT also to confirm that the consideration of piece rate per shift complies with the guideline position.	The prevailing actual cost of labour for VOCPT includes the piece rate. As per Clause 3.5.7, the unit rate for labour deployment will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of labour prescribed in the norms.
(iii).	The Norms for estimation of labour Cost for break bulk cargo prescribe one no. Tindal per shift for each commodity, however such Tindal per shift is not prescribed for Dry Bulk Cargo in the guidelines. It is understood that the Tindal who is the leader of the Gang is a mandatory requirement per shift. The VOCPT may examine the issue in light of above and make necessary modification in the proposal.	Annexure 8 of the guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations Authorized by Major Ports on Norms for Estimation of Labour Cost for Stevedoring Operation for Dry Bulk cargo does not necessitate a Tindal per shift. Ministry's guidelines have been followed by VOCPT for the calculation of labour cost. It is to inform that the practice of having a Tindal in a Gang may not be necessary.
<b>5.</b>	<b><u>Scale of Rates &amp; Performance Standard</u></b>	
	As per clause 7.1 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation on achievement of Performance Standard as prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk cargo. The port to confirm that the proposed Performance Standards is based on the berthing policy issued by MOS dated 16.06.2016 as required in the said guidelines. If not, the port may consider to propose Performance Standards for dry bulk cargo as per the Berthing Policy as provided in the clause 7.1. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.	The performance norms worked out by VOCPT based on the formulae provided by M/s.Boston Consulting Group has been considered to be impractical and shall not be achievable. Therefore, VOCPT proposed last previous three year average as norms. These proposed Berthing Norms for VOC Port was communicated to Ministry of Shipping vide letter No.TRA-OFTBL-VSL-BERTH-V1-15(42340)/D1933 dated 25.08.2016. The same has also been approved by Board vide Reso. No:200 (Agenda Item No.13) dated 23.09.2016. Therefore, the Performance Standards proposed by VOCPT may not be synchronized with the Berthing Policy provided by the Ministry.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and argument made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Ministry of Shipping in June 2016 has issued Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016, to fix normative tariff for carrying out of Stevedoring and Shore Handling operations, separately for mechanized and manual handling of dry bulk cargo and break bulk cargo. Subsequently, the MOS in October 2016 has forwarded the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation authorized by Major Ports. Thereafter, a Workshop was conducted in the Office of this Authority in November 2016 with all the Major Port Trusts. In this backdrop, the V.O.Chidambaranar Port Trust (VOPT) has come up with a proposal for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations at VOCPT.
- (ii). The VOCPT had filed a proposal on 19 November 2016 under the ibid guidelines. The proposal of the VOCPT and the information/ clarification furnished by the VOCPT vide its letters dated 1 July 2017 and 24 August 2017 during the proceedings of the case in reference are considered in the analysis.

- (iii). As stated earlier, this Authority has vide Order No.TAMP/76/2016-VOCPT dated 8 February 2017 approved upfront stevedoring and shore handling operations on adhoc basis as an interim arrangement. The current exercise is for fixation of final upfront tariff based on the proposal filed by the VOCPT.
- (iv). (a). The Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes norms for twelve broad Commodity Group under each dry bulk cargo and break bulk cargo. The VOCPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for twelve dry bulk group viz., (i). Finished Fertilizers, (ii) Fertilizer – Raw Material, (iii) Food Grain, (vi) Non Coking Coal (Thermal Coal), (v) Coking Coal, (vi) Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led & Zinc Ore, (vii) Shredded Scrap, (viii) Heavy Melting Scrap, (ix) Other Ores & Minerals, (x) Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other similar Dry Bulk cargo, (xi) Salt, and (xii) Alumina & Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo, following the broad cargo classification prescribed in the Guidelines.
- (b). The VOCPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for eleven break bulk cargo group viz., (i). Bagged cargo, (ii). Jumbo Bags, (iii) Iron and steel-coils & slabs, (iv) Iron, steel- pipes, tubes, plates, (v) Timber logs-Soft, (vi) Timber logs-Hard and (vii) Granites & Marbles, (viii) Containers Empty, (ix) Containers Laden, (x) Project Cargo, (xi) Machinery and Machinery Parts following the broad cargo classification prescribed in the Guidelines. The port has not proposed rate for one of the Break bulk Cargo Groups namely Motor Vehicles other than through RORO citing that this cargo is not being handled at present in the port and not likely to be handled in the near future.
- (v). **Productivity Standards for Dry Bulk Cargo and Break bulk Cargo:**
- (a). For cargo groups under Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo, the VOCPT has proposed productivity norms in line with productivity norms prescribed in the Stevedoring and Shore handling Guidelines.
- The guidelines do not prescribe any norms for Break Bulk Cargo such as Project Cargo and Machinery and Machinery Parts citing that these two cargo are not homogeneous in nature and come in different size, shape and weight. Guidelines require the concerned port to considered productivity based on the best productivity achieved by any of the ports in handling such cargo.
- The VOCPT has considered productivity norms in respect of these two break bulk cargoes based on the prevailing productivity achieved by port. In this nascent stage of fixation of upfront tariff based on norms at all the Major Port Trusts, the proposal of VOCPT in this regard is accepted. The port is advised to consider the best productivity achieved by any of the Major Port Trusts in handling such cargo during the next review, when the relevant and better performance level will be available for such cargo.
- (b). A comparative position of the normative productivity for dry bulk and break bulk cargo as per the Guidelines, the productivity level considered by the port based on the information furnished by VOCPT is furnished in a statement attached as **Annex – I** for dry bulk cargo and break bulk cargo.
- Since, the VOCPT has considered productivity as per the norms prescribed in the Guidelines, this Authority goes ahead with the proposal of the Port based on the productivity standards proposed by the VOCPT.
- (c). The optimal capacity assessed by the VOCPT for Timber Logs-Soft is 800 M.T. / shift and for Timber logs-Hard it is 1,200 M.T. per shift. During the processing of the case one of the user M/s. St. John and Hari & Co. have pointed out that handling rate of both timber log soft and timber log hard is almost equal and hence difference between tariff for these cargoes are unworkable. They have requested to revise the stevedoring tariff for timber log hard at ₹215/- per tonne (instead of ₹162.79 per tonne as proposed by VOCPT) at par with the rate proposed by VOCPT for timber log soft.

The VOCPT has stated that as per the Guidelines, the optimal capacity per shift for Timber Logs-Soft is 800 M.T. and for Timber logs-Hard is 1,200 M.T. per shift hence the tariff for Timber logs- soft is higher than the Timber Logs Hard for stevedoring operations. The port

has stated that as per the Berthing Policy communicated by the Ministry no difference is made for Hard and Soft wood and has been uniformly fixed at 4,600 Tonnes per day. As per the Stevedoring Policy the performance of the stevedores is to be monitored based on the berthing policy norms which have been uniformly fixed. Hence the VOCPT has requested to adopt uniform optimal capacity as 320-T per hook per shift for both Timber - soft and Timber- hard and also the same rate already proposed for Timber logs- soft i.e., ₹244.19 (Foreign) and ₹146.51 (Coastal) is adopted for Timber Logs- Hard.

Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions. It is relevant to state that whilst the port has stated to consider the same rate for timber logs soft and timber log hard, the port has not substantiated with any the actual handling rate for both the cargo achieved at the VOCPT. At KPT which is one of the major ports handling timber, the port has considered separate productivity for Timber logs – soft and hard at 800 T/ day and 1000 T/ day. As regards the point made by the VOCPT that the berthing policy prescribes the same productivity for Hard and Soft wood at 4,600 Tonnes, it is to state that the Berthing Policy gives the Productivity for dry bulk cargo. There is no productivity for wood mentioned in the Berthing Policy as stated by the VOCPT. In view of the above position, and in the absence of the port furnishing justification for reduced productivity norm for Timber and based on the different productivity levels prescribed for the same cargo and KPT as proposed by the KPT, this Authority decides to go by the original proposal of the VOC port in this regard.

(vi). **Rates for the Stevedoring Operations - Dry bulk and Break bulk:**

- (a). As stipulated in Clause 3.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Stevedoring Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.
- (b). Equipment hire charge:
  - (i). Annex – VII to the Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes norms for estimation of equipment hire cost for stevedoring operations. As per the said Annex, for ship to shore operations, the normative handling equipment are ship crane or shore crane or HMC or combination of these handling equipments.

The VOCPT has considered equipment hire charge of 1 HMC. The port in the proposal has stated that a Ship Crane or a Shore Crane or a HMC or combination of these can be used for handling of cargo between Ship and Shore.

As regards hatch working, norms prescribes Dozer 5T – 1 number per hatch, grabs 1 no. per hook for a few dry bulk cargo and for a few dry bulk cargo viz. Non coking coal, coking coal, iron ore, shredded scrap and Heavy Melting scrap, it is 1 no of excavator per hatch, 1 no of Grab per hook. It is seen that the VOCPT has proposed deployment of dozers in place of excavators.

Further, the guideline stipulates 1 Dozer per hatch. The port has clarified that one number of dozer takes into account calculation of 3 hatch working for finished fertiliser. The no of dozer considered is in order. The port has stated that dozer is not required to work in all the 3 hatches throughout working of the vessel.

Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions. The VOCPT has not furnished justification for the slight deviation proposed in the type of the equipment for hatch working. In this regard it is relevant here to state that even KPT, had proposed pay loaders in place of dozers / excavators based on the local condition of the port which was accepted by this Authority. As regards deviation in no of dozer, the port has furnished justification.

In view of the above position and keeping in view that none of the stakeholders consulted in this case have objected to the equipment proposed for stevedoring

operations, the deviation in the type of one of the equipment for hatch working and no. of dozer proposed by VOCPT is considered.

Apart from this, the VOCPT has proposed the deployment of equipment for both dry bulk and break bulk cargo as per Stevedoring and Shore handling Guidelines which is considered as proposed by the port.

- (ii). As per the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment is to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost.

The VOCPT has, in its proposal, estimated hire charges for equipments taking into consideration the lowest quotation submitted by the vendors. The VOCPT has also furnished documentary evidence in support of the hire charge of equipment considered by it and has, also, confirmed that hire charges reflect the prevailing market rate. The position reported by the port is relied upon.

Thus, in short, equipment hire cost as estimated by VOCPT is relied upon and considered for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

(c). **Labour Cost:**

- (i). As per clause 3.5.7 of the Guidelines, labour deployment shall be as per the norms prescribed by the National Tribunal Award (NTA) as provided in Annex – VIII to the Guidelines and the unit rate will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of the labour prescribed in the norms. The Guidelines also state that the prescribed norms and any other norms specifically given for a port shall be followed for calculation of labour cost.

The VOCPT has implemented the NTA. The labour deployment considered by the VOCPT is based on the NTA.

The Stevedoring and Shore handling Guidelines do not stipulate any norms towards deployment of one Tindal for Dry Bulk operations. It was understood during processing of stevedoring and shore handling proposal of KPT, that Tindal who is the leader of the Gang is a mandatory requirement per shift. The VOCPT was requested to examine the requirement of Tindal in light of above and make necessary modification in the proposal. The VOCPT has, however, stated that the practice of having a Tindal in a Gang is not necessary. In one another case of Mormugao Port Trust (MOPT) also, when this point was brought out, the MOPT has clarified that Tindal is not deployed. Therefore, non requirement of Tindal at VOCPT is accepted. Recognising that the number of labour considered by the VOCPT is based on NTA, the labour deployment as proposed by the port is considered.

- (ii). The VOCPT has considered Piece Rate Wages in addition to wages per shift. Further, the VOCPT has considered different piece rate for different cargo commodities groups. As per clause 3.5.7, the unit rate for deployment of labour will be the prevailing actual cost of labour prescribed in the norms. The VOCPT was requested to furnish reasons for considering the piece rate wages while arriving the labour cost and also to confirm that the consideration of piece rate per shift complies with the guideline position.

The VOCPT has stated that the prevailing actual cost of labour for VOCPT includes the piece rate.

The VOCPT has also confirmed that the unit cost of labour considered in estimation of labour is the actual prevailing cost and is in line with the guideline position and hence is considered as estimated by the VOCPT.



- (d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 3.5.8 and 3.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.
- (e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by VOCPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.
- (f). A working to arrive at the upfront stevedoring tariff for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by VOCPT and considered by us based on the various parameters discussed above is attached as **Annex – II**.

(vii). **Rates for the Shore handling Operations:**

- (a). As stipulated in Clause 4.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Shore Handling Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.
- (b). Equipment hire cost:
  - (i). Clause 4.4.1 and 4.4.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines list down the five different handling methods that are adopted for shore handling operations of dry bulk cargo and four methods adopted for handling break bulk cargo. The VOCPT has proposed shore handling rates as per the five methods prescribed in the Guidelines for dry bulk cargo. In respect of break bulk cargo, the VOCPT has proposed shore handling rates as per the four methods prescribed in the Guidelines. Slight deviation in some of the break bulk cargo for shore handling operations has been justified by VOCPT. The methods of handling dry bulk and break bulk cargo for shore handling operations as envisaged by VOCPT for proposing the rates for shore handling operations is relied upon.
  - (ii). Clause 4.5.6 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that hire cost of Equipment to be taken on hire shall be estimated as per norms prescribed in Annex – IX and X of the Guidelines for dry bulk and break bulk cargo respectively.
  - (iii). A comparative position of the equipment deployment proposed by VOCPT for Shore handling operation vis-à-vis the norms prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for the methods adopted by VOCPT and justification furnished by the VOCPT for deviation, if any, from the prescribed norms is attached as **Annex – III** for dry bulk cargo and break bulk cargo.

M/s. Vedanta Limited (VL) has stated that they have made their own investment of ₹10 Cr on hopper and same is being used and maintained by them for handling copper concentrate for more than 8 years. M/s. VL have, therefore, requested the port to remove the hire charges of Hopper for tariff calculation of shore handling charges.

In this context, the VOCPT has clarified that the upfront tariff is to be prescribed following norms prescribed in guideline and the Guidelines is to be applied uniformly to all and there can not be any exemption. This Authority therefore, decides to go with the proposal of VOCPT. In any case, the upfront tariff fixed by this Authority is a ceiling tariff for stevedoring and shore handling operations. The stevedore engaged by VL can appropriately adjust his tariff within the ceiling rate for use of the hopper of the VL.

As seen from **Annex – III** above, there is a slight deviation in equipment profile proposed for deployment by VOCPT for some of the cargo items for undertaking the Shore Handling Operations for break bulk cargo by Method 3 and Method 4 as compared to the equipment deployment norms prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. The VOCPT has justified the deviation proposed from the norm in respect of these cargo items which is brought out in said Annex. The deviation is due to the actual working conditions. Clause 1.8 of the Stevedoring and

Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions. In view of the above provision in the guidelines, and in view of justification furnished by VOCPT for deviation from norms as brought out in said Annex, the equipment profile proposed by VOCPT is accepted.

Clause 4.5.6. of the stevedoring and shore handling guidelines stipulates that the concerned port shall obtain the hire cost of equipment from the market for determination of the upfront tariff.

M/s VL has stated that the cost of front end loader considered in the proposal at ₹12,000/- per shift is exorbitant whereas the present market value is in the range of ₹7000-7500/- per shift. M/s VL has requested to rework the proposal according to the market conditions. The figures mentioned by M/s VL is not substantiated with any documentary evidence by the VL.

In Annex IX relating to the equipment norms prescribed in guidelines for shore handling operations for dry bulk cargo there is no mention of Front End Loaders. The VOCPT has considered hire charge of ₹12,000/- towards pay loaders. There are many types of loaders, which depending on design and application are called by various names including Front End Loader / Pay Loader. The VOCPT has furnished comparison of rate quoted by three vendors for pay loaders and ₹12,000/shift is the lowest rate quoted by two vendors. The VOCPT has also confirmed that equipment hire cost is as per the prevailing market condition. Since the VOCPT has substantiated its figures with documentary evidence, the estimate of VOCPT is considered in this regard.

In respect of other equipment as well, the VOCPT has furnished quotations as documentary evidence in support of the hire charge for each equipment and has furnished comparison of rate quoted by vendors and has considered lowest rate quoted for each of the equipment. The VOCPT has also confirmed that the rate represents the prevailing market condition. The unit rate of hire charge furnished by VOCPT is relied upon and considered.

(c). Labour Cost:

Clause 4.5.7. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the norm for estimating labour cost for shore handling operations at 5% and 10% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively. The labour estimated by the VOCPT is at 5% of the equipment hire cost for Dry Bulk Cargo and 10% of the equipment hire cost for Break bulk cargo, which is per the stipulation contained in Clause 4.5.7.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines except for minor deviations which are discussed in the subsequent paragraphs.

Annex- X to the Stevedoring and Shore Handling Guidelines prescribes equipment norms for handling break bulk cargo under various methods. For shore handling operations for break bulk cargo, under Method-1 i.e. cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa, the norms do not prescribe any equipment in respect of Jumbo bags, Iron & Steel-coils and slabs/pipes, tubes, plates, containers empty and containers laden etc. for granite and marble. Method 1 is stated to be not applicable in the said Annex. As regards Method 2- for bagged cargo, no equipment is prescribed in the guidelines citing that the cargo is manually loaded onto truck.

Whilst the VOCPT has followed the equipment norms prescribed in the guidelines for these items, the VOCPT, while assessing the upfront tariff for these cargo items under the above mentioned methods has considered the labour cost at ₹10,000 per shift on estimate basis.

Method 4 relates to cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within the port premises or vice versa. As per Guidelines, this method is not applicable for Jumbo bags and Granite and marbles. Whilst, the VOCPT has followed the equipment norms prescribed in the guidelines for these items, however, the VOCPT, for

assessing the upfront tariff for this cargo, the VOCPT has estimated labour cost at ₹10,000 per shift on estimate basis.

To a specific query for the deviation from the guidelines in this regard, the port has clarified that equipment to be used is not furnished in TAMP Guidelines and hence it is not possible to consider the labour cost @ 10% on equipment hire cost. Citing that no equipment, is prescribed for these cases in the guidelines, an estimated labour cost at ₹10,000 per shift is adopted by the port and port has requested this Authority to consider admittance of labour cost as a token for provision of labour as contingency. In this context, it is relevant here to state that even while disposing the stevedoring and shore handling tariff proposal of COPT, the port had pointed out that guidelines prescribes nil equipment or prescribe method not applicable for a few break bulk cargo items. If no equipment is assigned as per norms, then the labour cost which is linked to equipment hire cost will also be nil and consequently overheads, total cost will also be nil and it will not be possible to propose tariff for these few cargo items. In COPT and KPT, the ports have, based on their local condition of handling these break bulk cargo items, proposed equipment for these break bulk items and labour cost linked as percentage of the equipment cost as per the prescribed norms is considered.

Clause 1.8 of Stevedoring and Shore handling Guidelines allows that this Authority to accept necessary adjustments in the norms, based on the justification to be furnished by the concerned Port Trust keeping in view the port specific conditions having impact on the norms prescribed in these guidelines.

In view of the justification furnished by VOCPT for the deviation from the norms, the labour cost as estimated by VOCPT at ₹10,000/- shift for a few cargo items as explained above is considered as estimated by VOCPT.

- (d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads have to be estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, as per the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for shore handling operations. It is seen that for Shore handling Operations under Methods -2, 3 and 4 for Bagged Cargo, VOCPT has estimated the Administrative Overhead at 20% on Operational Overhead instead of total equipment hire and labour cost. This has been corrected and considered at 20% on the total equipment hire and labour cost.
- (e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by VOCPT to arrive at the upfront shore handling tariff.
- (f). The port has, while arriving at the proposed rate, considered the share of foreign cargo / coastal cargo and has considered the impact of coastal concession while arriving at the proposed tariff. In the working furnished by the VOCPT a few arithmetical errors observed in respect of the computation of rate for foreign and coastal cargo for Shore handling Operations for a few cargo items have been corrected. Some minor rounding off errors also have been corrected.
- (g). The cost statement for determination of the upfront tariff for shore handling operations for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by VOCPT and considered by us subject to minor corrections as explained above, based on the various parameters discussed above is attached as

**Annex – IV.**

- (viii). Based on the above analysis and taking into consideration the submissions made by the VOCPT and recognising that the proposal is filed by VOCPT with the approval of the VOCPT Board, the upfront Stevedoring and Shore Handling Charges for dry bulk cargo and Break bulk cargo is approved as proposed by the Port in its proposal.
- (ix). (a). As per clause 7.1 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation on achievement of Performance Standard as prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk cargo. The port was, therefore,

requested to confirm that the proposed Performance Standards is based on the berthing policy issued by MOS dated 16.06.2016 as required in the said guidelines. If not, the port was requested to consider to propose Performance Standards for dry bulk cargo as per the Berthing Policy as provided in the clause 7.1. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. The VOCPT in response has stated that the performance norms worked out by VOCPT based on the formulae provided by M/s.Boston Consulting Group (BCG) has been considered to be impractical and not achievable by the port. Therefore, VOCPT has proposed performance standards based on last previous three years average. The port has also stated that the same has also been approved by Board and the proposed Berthing Norms for VOCPT was communicated to Ministry of Shipping its letter dated 25.08.2016. The Performance Standards proposed by VOCPT and our analysis thereon is given below:

(a). **Performance Standards proposed by VOCPT for Dry Bulk Cargo for 100% indexation of Ceiling Tariff.**

- (i). Clause 7.1 of the Guidelines stipulates the Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo for 100% indexation in tariff.
- (ii). The VOCPT has proposed Performance standards for dry bulk cargo based on last previous three years average. The performance standards for dry bulk cargo proposed by VOCPT vis-à-vis the productivity rate considered in the upfront tariff for stevedoring and shore operations are tabulated below:

**DRY BULK CARGO:**

Group No:	Commodity	Performance Standards Proposed by VOCPT (Tonnes / Shift)	Productivity level considered for arriving at proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations. (Tonnes / Shift)
1	Finished Fertilizers	2,666	2,700
2	Fertilizer -Raw Materials	2,500	2,430
3	Food Grains	1,944	1,980
4 (i).	Non Coking Coal (Thermal Coal) 9th Berth	9,333	4,000
(ii).	Non Coking Coal (Thermal Coal) Conventional Berths	4,000	Non Coking coal (thermal coa)
5(i).	Coking Coal - 9th Berth	9,333	3,600
(ii).	Conventional Berths	4,000	Coking Coal
6	Iron Ore, Ore Pellets, Bemtonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zincore	3,667	5,840
7	Shredded Scrap	700	2,100
8	Heavy Melting Scrap	360	1,080
9	Other Ores and Minerals	4,266	2,601
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	3,222	3,240
11	Salt	2,333	4,000
12	Aluminia and pig Iron Ingots and similar Dry Bulk Cargo	1,083	3,360

- (iii). It is seen from the above table that for most of the cargo items except Fertiliser – Raw material and other ores the Performance Standards proposed by VOCPT for 100% indexation is lower than even the performance standards considered by the port for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

Further, while proposing differential Performance Standards for non-coking coal (Thermal coal) and coking coal under two groups viz., 9<sup>th</sup> Berth and Conventional Berths, the port has sought uniform upfront tariff for these two cargo items at 9<sup>th</sup> berth and conventional berth. When sought clarification in this regard, the port has stated that the tariff workings consist of HMC hire cost for both Non-coking coal and Coking coal for 9<sup>th</sup> berth and conventional berths as the Annexure V of guidelines prescribed identical handling for determination of upfront tariff i.e. a Shore Crane or a HMC or combination of these can be used for handling of cargo between Ship and Shore. Therefore, the VOCPT has stated that tariff for both non-coking &

coking coal for 9th berth has not been split as done for Performance Standards. Clause 1.8. of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows port to make necessary adjustment in norms and furnish justification to this Authority in view the port specific conditions. That being so, if the port is of the opinion that for berth no 9, the productivity level and equipment profile for stevedoring operations, if involved, is different from the conventional handling of coal, the port may propose separate tariff with necessary justification within one month's time from the date of notification of the Order in the Gazette. Till such time, the rates notified by this Authority in this Order to be applied by the port for stevedoring and shore handling operations across the cargo groups proposed by the port.

The cargo description for Performance standards should exactly match with the cargo description for which the stevedoring and shore handling tariff is to be prescribed. Further, when the upfront tariff proposed for Non Coking coal (Thermal Coal) and Coking Coal does not distinguish between 9 berth and Conventional berth, the reason for proposing different performance standards by port only for 100% WPI indexation in tariff is not explained by the port.

In view of the above position, it may not be appropriate for this Authority to prescribe performance standards as proposed by VOCPT which are even lower than the productivity level considered by it in the upfront tariff proposed by VOCPT for stevedoring and shore handling operation for dry bulk cargo and having mismatch in the cargo description on the two cargo items as explained above.

Whilst the port has stated that it has forwarded the proposed performance standard under berthing policy to MOS, the VOCPT has not filed any proposal before this Authority for approval of penalty / disincentive scheme following the Berthing Policy announced by the MOS. This Authority has approved penalty / disincentive scheme following the Berthing Policy announced by the MOS for other Major Ports viz. Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), Cochin Port Trust (COPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT) based on the proposals filed by each of these ports.

Since Clause 7.1 of the Stevedoring and shore handling Guidelines stipulates the Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo for 100% indexation in tariff, a note is prescribed stating that the performance Standards for dry bulk cargo shall be as per the Berthing Policy issued by the MOS. The VOCPT is advised to file a separate proposal for performance standards for dry bulk cargo under the Berthing Policy issued by the MOS within one month from the date of notification of the Order in the Gazette.

(b). **Performance Standards proposed by VOCPT for Break Bulk cargo:**

- (i). As per clause 7.1 of the guidelines. Performance Standard for cargo other than Dry Bulk cargo shall be prescribed by respective port for 100% indexation in SOR.
- (ii). The Performance standard proposed by VOCPT for break bulk cargo is as given below:

Group No.	Commodity	Performance Standards proposed by VOCPT Tonnes / Shift
1	Bagged Cargo	833
2	Jumbo Bags	2,666
3	Iron and Steel - Coils and slabs	1,600 *
4	Iron and steel-pipes, tubes, plates	1,600
5	Timber logs -Soft	1,533
6	Timber logs-Hard	1,533
7	Granites and Marbles	667 *
8	Container Empty	200 *
9	Containers Laden	1,050 *
10	Project Cargo	400 *
11	Machinery and machinery parts	400 *

It is seen that performance standards proposed by VOCPT for most of the break bulk cargo items (except for iron and steel – coils and slabs, Granites and Marbles, Container Empty and container laden, project cargo and machinery) are higher than the productivity level considered by the port for stevedoring and shore handling operations. The performance standards proposed by the port for cargo items as given in the parenthesis are lower than the productivity standards considered for tariff fixation.

For break bulk cargo, the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulates that the Performance Standards prescribed by the respective ports, will be applicable. Though, the Guidelines gives flexibility to port to propose performance standard for break bulk cargo for 100%. WPI indexation, it is not unreasonable to assume that the performance standard should be not lower than the performance level considered in arriving at the upfront tariff calculation of stevedoring and shore handling operations. That being so, for the above mentioned cargo items, given in parenthesis the performance standard proposed by VOCPT is prescribed at par with the performance standard proposed by VOCPT for arriving at the stevedoring and shore handling tariff.

- (x). (a). While approving ad-hoc tariff, this Authority has approved terms and conditions commonly for all Major Port Trusts. The VOCPT has proposed to define the term 'Day' as the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day. The definition of "Day" proposed by VOCPT is in line with the definition prescribed in the Scale of Rates of VOCPT. Hence, the proposed definition is prescribed.
- (b). The VOCPT has proposed to define the term "Shift" as the duration of 8 as applicable to port employees which is approved as proposed by the VOCPT.
- (c). The VOCPT has also proposed to define the term "Per day" as per calendar day unless otherwise stated which is approved as proposed by the VOCPT.
- (d). The VOCPT has also proposed to define the term "Month" as the period from 1<sup>st</sup> to end of the calendar month. The definition of "Month" proposed by VOCPT is in line with the definition prescribed in the Scale of Rates of VOCPT. Hence, the proposed definition is prescribed.
- (e). The definitions of other relevant terms prescribed by this Authority while approving adhoc upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling at VOCPT are prescribed in the upfront tariff schedule while approving the final rates.
- (xi). The VOCPT has proposed some notes under the General Terms and Conditions, which are discussed hereunder:
  - (a). The note proposed by the VOCPT under General Terms & conditions relating to the interest on delayed payments / refund at 2% above the State Bank of India base rate is approved as proposed by the port.
  - (b). The note (ix) proposed by the VOCPT under General Terms & conditions states that all charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill is in line with the note prescribed in the Scale of Rates of VOCPT . Hence, the proposed note is approved.
  - (c). Other general terms and conditions prescribed in the ad-hoc upfront tariff approved by this Authority in the Order dated 8 February 2017 are continued to be prescribed in the final upfront tariff schedule as well, as they are found relevant.
- (xii). As per Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, tariff caps will be indexed annually to the inflation to the extent of 60% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January and 31 December of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Since the estimates are of the year 2016, the base year for WPI escalation is prescribed

as 01 January 2016. Accordingly, a suitable note is prescribed in the upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling operations.

- (xiii). Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) MOS, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 07 January 2005 passed by this Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage except thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets which are not eligible for Coastal Concession. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff.

In this regard, the VOCPT has in its proposal proposed separate concessional rate for coastal cargo at 60% of the tariff for foreign cargo as per coastal concession policy issued by the MOS. The port has, while arriving at the proposed rate, considered the share of foreign cargo / coastal cargo and has considered the impact of coastal concession which arriving at the proposed tariff as already stated earlier.

It is relevant to state that in view of submission made by Mormugao Port Trust (MOPT) while processing its proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore handling that coastal concession policy should not be applicable for this exercise and in view similar request from few other Major Port Trust, this Authority has requested the MOS in January 2017 to examine whether the policy direction for prescription of concessional rate for eligible coastal cargo need to be applied while fixing tariff under the stevedoring and shore handling operations. The response of MOS is awaited.

In view of Clause 2.8. of the Stevedoring and shore handling guidelines and also recognising that the Coastal concession policy issued by the Government stipulates grant of coastal concession on all charges prescribed for ship-shore transfer and transfer from quay to yard and since the activities involved under the stevedoring and shore handling operations also include these activities, this Authority is bound to comply with the coastal concession policy while approving upfront tariff for stevedores and shore handling operations. Since the proposal of VOCPT for prescription of concessional tariff for coastal cargo is in line with the coastal policy direction issued by the MOS, this Authority may prescribe the upfront tariff for foreign and coastal cargo as proposed by the VOCPT. As regards, non coking coal (Thermal Coal), the VOCPT has rightly proposed tariff for both foreign and coastal cargo at par and thermal coal is not eligible for coastal concession. However, the VOCPT has proposed concessional rate for iron ore and iron ore pellets which are not eligible for coastal concession as per the coastal concession policy of the Government. That being so, the cost statement furnished by VOCPT as well as the SOR are corrected by prescription of uniform rate for this cargo item for foreign and coastal cargo in tandem with the coastal concession policy of the MOS.

If the response of the MOS (to be received) on the matter referred to the MOS is different from the approval accorded based on proposal of the VOCPT, a suitable amendment is issued at that point of time.

- (xiv). Tuticorin Stevedores Association (TSA) has stated that, cargo is attracted in VOCPT only because of the cost efficiency and good turn around. Hence, if such normative tariff is slapped on the cargo this may lead to losing volume of cargo as the private run major ports are located close to the industrial belt. Hence in order to implement the Govt. guidelines the royalty/revenue share is fixed by the port in a simplified manner (per tonne basis) and the cost should be kept as low as possible.

TSA has requested to notify a fixed Rate for as Normative Tariff Revenue for the Port at ₹5/- PMT (Per Tonne Basis) irrespective of the cargo handled in a simplified manner.

It is relevant to state that Clause 3.5.5 and 4.5.5 of the stevedoring and shore handling guidelines explicitly stipulate that revenue share will not be considered as cost for determination of tariff. Further, clause 3.5.5. (a) stipulates that the concerned Port Trust shall fix per metric tonne royalty considering the aspects prescribed in the guidelines. Thus, as rightly pointed by VOCPT fixation of royalty is beyond the mandate of this Authority. It falls under the domain of the concerned Port Trust.

The Port has, during processing of this case, mentioned that it shall fix royalty in a simplified per tonne Royalty for both Stevedore and Shore handling operations in consultation with other ports on approval by Board of VOCPT.

- (xv). (a). The Tamilnadu Generation and Distribution Corporation Limited (TANGEDCO) has stated that VOCPT has proposed an increase in Stevedoring charges by 165% in respect of Thermal coal handled at Coal Jetty II. It is seen that the TANGEDCO has compared the per tonne levy approved in the General revision Order of September 2016 where in levy of VOCPT Cargo Handling Division (CHD) was approved. TANGEDCO has compared the CHD levy with the proposed rate for stevedoring and contended that the proposed rates are 165% higher.
- The VOCPT has stated that the rates proposed in the current proposal are for the upfront ceiling tariff for stevedoring operation and the same can not be compared with CHD cargo levy collectable by VOCPT for Cargo Handling Division. The VOCPT has categorically stated that there is no linkage between current proposal and the CHD levy approved in the general revision of SOR vide Order dated 17 September 2016. The VOCPT has clarified that TANGEDCO has to pay the Labour levy and other tariffs as per the prevailing SOR approved by the TAMP to port vide order dated 17 September 2016. Clause 3.5.4. of the Stevedoring and shore handling guidelines states that Port will continue to charge and collect the wharfage, storage charges or any other cargo related charges prescribed in the Scale of Rate of the Port from the respective cargo owners or their authorised representatives.
- (b). The another point made by the TANGEDCO is as regards granting concession of 60% in the tariff for coastal vessels to the Thermal coal handled by TANGEDCO. In this regard, it is relevant to state that as per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No. TAMP/4/2004 –Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005, thermal coal, is not eligible for coastal concession. That being so, the request made by TANGEDCO is not found to be in line with the coastal concession policy of the MOS.
- (xvi). (a). Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms and will be valid for a period of three years.
- (b). It is relevant to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and MOS vide letter No.TAMP/47/2000-MBPT dated 06 May 2002.
- In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the port is advised to apply the ceiling rates approved by this Authority to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years.
- (xvii). (a). As per clause 2.7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the upfront tariff approved by this Authority are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The authorised individual stevedoring and shore handling operator may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). As per clause 2.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the authorised individual stevedoring and shore handling operator shall charge only for services provided by them. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted
- (xviii). This Authority while approving upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations on adhoc basis vide Order No. TAMP/76/2017-VOCPT dated 08 February 2017 has stated that the final rates to



be approved by this Authority will have prospective effect. Accordingly, the final rates approved by this Authority in this Order will come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette as per the general approach followed by this Authority. As stated in the interim Order dated 08 February 2017, the interim rates adopted in an adhoc basis are recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the adhoc rates and final rates as decided by this Authority in the interim Order dated 08 February 2017.

- (xix). If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the VOCPT may approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette of India. If port users / user association have any issue they may approach the port.

13.1. In the result, and for the reasons give above, and based on application of mind, this Authority approves the schedule of Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Charges alongwith the Performance Standards for the VOCPT attached as **Annex - V** and **VI** respectively.

13.2. The ceiling rates approved are to be applied by the VOCPT to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The port is advised to take necessary action for implementation of the upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

13.3. As stipulated in Clause 2.4. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the upfront tariff and performance standards notified by TAMP will be mentioned in the agreement in respect of the operator.

13.4. The indexation of upfront Stevedoring and Shore Handling Charges as provided in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines is to be read with Clause 7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. If the Operator does not achieve the prescribed performance standards as per **Annex - VI** in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation and the operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

13.5. As stipulated in Clause 8.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator shall furnish to the VOCPT and TAMP, annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which is required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

13.6. As stipulated in Clause 8.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

13.7. (a). As stipulated in Clause 9.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the Operator. These performance norms shall be incorporated in the agreement in respect of the operator.

- (b). As stipulated in Clause 9.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the VOCPT and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

13.8. As stipulated in Clause 10 of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VOCPT. The VOCPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/ExtY/267/17]

Annex - I

**V.O. Chidambaranar Port Trusts**

Comparative position of the productivity norms prescribed in the Stevedoring and Shore handling guidelines vis-a-vis the parameters taken into account by the VOCPT to arrive at the proposed productivity levels and justification for deviation from the prescribed norms furnished by VOCPT.

**Stevedoring operations - Productivity norms**

Sr. No.	Commodity group	Productivity norms		No. of hooks per shift		Productivity (in tonnes per shift) (rounded off)	Justification for deviation, if any, as explained by VOCPT
	As per Guidelines	As per Guidelines per hook	As proposed by Port per hook	As per Guidelines	As proposed by Port	Productivity (in tonnes per shift) (rounded off)	
	<b><u>Dry bulk</u></b>						
1	Finished Fertilizers	900	900	3	3	2700	No Deviation from Norms
2	Raw Fertilizer	810	810	3	3	2430	
3	Food Grains	660	660	3	3	1980	
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	1000	1000	4	4	4000	
5	Coking Coal	900	900	4	4	3600	
6	Iron Ore and Iron Ore Pellets	1460	1460	4	4	5840	
7	Bentonite, Bauxite, Copper Con Led & Zinc.Ore	1460	1460	4	4	5840	
8	Shredded Scrap	700	700	3	3	2100	
9	Heavy Melting Scrap	360	360	3	3	1080	
10	Other Ores and Minerals	870	870	3	3	2610	
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	1080	1080	3	3	3240	
12	Salt	1000	1000	4	4	4000	
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar dry bulk cargo	1120	1120	3	3	3360	
	<b><u>Break bulk</u></b>						
1	Bagged cargo	300	300	2.5	2.5.	750	No Deviation from Norms
2	Jumbo Bags	560	560	2.5	2.5.	1400	
3	Iron and steel- coils and slabs	1360	1360	2.5	2.5	3400	
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	280	280	2.5	2.5	700	
5	Timber logs-Soft	320	320	2.5	2.5	800	
6	Timber logs-Hard	480	480	2.5	2.5	1200	
7	Granites and Marbles	500	500	2	2	1000	
8	Containers Empty	200	200	2	2	400	
9	Containers Laden	1050	1050	2	2	2100	
10	Project Cargo	The Cargo are Homogeneous and they come in different size , shape and weight. Hence no productivity norm prescribed. The tariff to be prescribed in the best productivity achieved by any of the ports in handling such cargo.	435	No Norms	1	435	Based on Actual Productivity Achieved by VOCPT *
11	Machinery and Machinery Parts		435	No Norms	1	435	Based on Actual Productivity Achieved by VOCPT *
	* Please refer analysis in para 12 (v) (a)						

## STEVEDORING OPERATIONS

**Workings to arrive at upfront tariff for Stevedoring operations at VOCPT as furnished by VOCPT and considered by TAMP**

(In Rs.)

### A. Dry Bulk cargo

[illegible]

**B. Break Bulk cargo**

(in Rs.)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin/ Shift	Per tonne rate (in Rs.)	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy	
				Equipment Hire Cost/ Shift	Labour charges	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost / Shift				Foreign %	Coastal %	Foreign	Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	Bagged cargo	750	750	24090	48747	72837	14567	14567	101972	20394	122366	163.15	80.00	20.00	177.34	106.40
2	Jumbo Bags	1400	1400	18333	48747	67080	13416	13416	93912	18782	112694	80.50	80.00	20.00	87.50	52.50
3	Iron and steel- coils and slabs	3400	3400	112500	31613	144113	28823	28823	201758	40352	242110	71.21	100.00	0.00	71.21	42.73
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	700	700	112500	41281	153781	30756	30756	215293	43059	258352	369.07	100.00	0.00	369.07	221.44
5	Timber logs-Soft	800	800	75000	41281	116281	23256	23256	162793	32559	195352	244.19	100.00	0.00	244.19	146.51
6	Timber logs-Hard	1200	1200	75000	41281	116281	23256	23256	162793	32559	195352	162.79	100.00	0.00	162.79	97.67
7	Granites and Marbles	1000	1000	90000	31613	121613	24323	24323	170258	34052	204310	204.31	100.00	0.00	204.31	122.59
8	Containers Empty	400	400	19272	41281	60553	12111	12111	84774	16955	101729	254.32	87.53	12.47	267.67	160.60
9	Containers Laden	2100	2100	19272	41281	60553	12111	12111	84774	16955	101729	48.44	87.53	12.47	50.99	30.59
10	Project Cargo	No Norms	435	9636	41281	50917	10183	10183	71284	14257	85541	196.64	95.00	5.00	200.66	120.40
11	Machinery and Machinery Parts	No Norms	435	9636	41281	50917	10183	10183	71284	14257	85541	196.64	87.1	12.9	207.34	124.40

**Annex-III**

Comparative position of the equipment norms prescribed for Shore handling operations in the Stevedoring and Shore handling Guidelines vis-à-vis equipment deployment proposed by VOCPT is tabulated below:

**A. Dry Bulk Cargo:**

Sl. No.	Group	Equipment Profile		Justification furnished by VOCPT for deviation, if any, from the prescribed norms.	
		Norm	Proposed by VOCPT		
I.	Method 1 [Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa]				
1	Finished Fertilizers	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No deviation	
2	Fertilizer-Raw Materials	Mobile Hoppers 30 cum – 3 nos	Mobile Hoppers 30 cum – 3 nos	No deviation	
3	Food Grains	Mobile Hoppers 30 cum – 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum – 4 nos	No deviation	
4	Non Coking Coal	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No deviation	
5	Coking Coal	Mobile Hoppers 30 cum – 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No deviation	

6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No deviation
7	Shredded Scrap	NA	NA	No deviation
8	Heavy Melting Scrap	NA	NA	No deviation
9	Other Ores and Minerals	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	No deviation
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No deviation
11	Salt	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No deviation
12	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No deviation
<b>Method 2 [Cargo unloaded onto truck (without hopper) and moved to storage yard within the port premises (beyond 1KM)]</b>				
1	Finished Fertilizers	A. Ship Crane :Trucks 15T - 20 nos, B. HMC Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	A. Ship Crane :Trucks 15T - 20 nos, B. HMC Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	No deviation
2	Fertilizer-Raw Materials	Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	No deviation
3	Food Grains	Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	No deviation
4	Non Coking Coal	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
5	Coking Coal	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	Trucks 15T -34 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -34 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
7	Shredded Scrap	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -2 nos and excavators 2 nos (at storage yard)	Trucks 15T- 15 nos, Payloaders 10T - 2 nos and excavators 2 nos (at storage yard)	No deviation
8	Heavy Melting Scrap	Trucks 15T - 15 nos, Mobile Cranes 15T- 2 nos at yard	Trucks 15T- 15 nos, Mobile Cranes 15T - 2 nos at yard	No deviation
9	Other Ores and Minerals	Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Trucks 15T- 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	No deviation
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T- 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	No deviation
11	Salt	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
12	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
<b>III. Method 3 [Cargo unloaded onto truck (through Hopper) &amp; moved to storage yard within port premises for Storage (beyond 1KM)]</b>				
1	Finished Fertilizers	Mobile Hoppers 30 cub -4 nos,	Mobile Hoppers 30 cub -4 nos,	No deviation

		Trucks 15T -20 nos Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Trucks 15T -20 nos Payloaders 10T -1 nos (at storage yard)	
2	Fertilizer-Raw Materials	Mobile Hoppers 30 cub -4 nos, Trucks 15T -20 nos Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub -4 nos, Trucks 15T -20 nos Payloaders 10T -1 nos (at storage yard)	No deviation
3	Food Grains	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -20nos Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -20nos Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	No deviation
4	Non Coking Coal	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	No deviation
5	Coking Coal	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos,Trucks 15T -25nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	No deviation
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets,Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -34nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -34nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
8	Shredded Scrap	NA	NA	No deviation
9	Heavy Melting Scrap	NA	NA	No deviation
10	Other Ores and Minerals	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -20nos Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -20nos Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	No deviation
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
12	Salt	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -3 nos (at storage yard)	No deviation
IV.	<b>Method 4 [Cargo unloaded onto wharf &amp; loaded onto trucks &amp; going to consignees premises]</b>			
1	Finished Fertilizers	Payloaders 10T - 3 nos,	Payloaders 10T - 3 nos	No deviation
2	Fertilizer-Raw Materials	Payloaders 10T - 3 nos,	Payloaders 10T - 3 nos	No deviation
3	Food Grains	Payloaders 10T - 3 nos,	Payloaders 10T - 3 nos	No deviation
4	Non Coking Coal	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6 nos.	No deviation
5	Coking Coal	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6 nos.	No deviation
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6 nos.	No deviation
7	Shredded Scrap	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -3 nos at berth and excavators 3 nos at the berth	Trucks 15T -15 nos, Payloaders 10T - 3 nos at berth and excavators 3 nos at the berth	No deviation

8	Heavy Melting Scrap	Trucks 15T - 15 nos, Mobile Cranes 15T -3 nos at berth	Trucks 15T -15 nos, Mobile Cranes 15T - 3 nos at the berth	No deviation
9	Other Ores and Minerals	Payloaders 10T - 3 nos,	Payloaders 10T - 3 nos	No deviation
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6 nos	No deviation
11	Salt	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6 nos	No deviation
12	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6 nos	No deviation
<b>V. Method 5 [Cargo Unloaded onto Wharf and Loaded onto trucks and transported to storage Yards (beyond 1KM)]</b>				
1	Finished Fertilizers	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	No deviation
2	Fertilizer-Raw Materials	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	No deviation
3	Food Grains	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	No deviation
4	Non Coking Coal	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	No deviation
5	Coking Coal	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	No deviation
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -34 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 34 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	No deviation
7	Shredded Scrap	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -3 nos at berth and excavators 3 nos at the berth, Payloaders and excavators 2 nos each at the yard	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 3 nos at berth and excavators 3 nos at the berth. Payloaders and excavators 2 nos each at the yard	No deviation
8	Heavy Melting Scrap	Trucks 15T - 15 nos, Mobile Cranes 15T -3 nos at berth and 2 nos at yard	Trucks 15T - 15 nos, Mobile Cranes 15T - 3 nos at berth and 2 nos at yard	No deviation
9	Other Ores and Minerals	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	No deviation
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	No deviation
11	Salt	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	No deviation

12	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	No deviation
----	--	---	--	--------------

**B. Break Bulk Cargo:**

Sl. No.	Group	Equipment Profile		Reasons for deviation, if any, as explained by VOCPT
		Norm	Proposed by VOCPT	
I.	Method 1 [Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa]			
1	Bagged cargo	Not Applicable	Not Applicable	No deviation
2	Jumbo Bags	No Equipment	No Equipment	No deviation
3	Iron and steel- coils and slabs	No Equipment	No Equipment	No deviation
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	No Equipment	No Equipment	No deviation
5	Timber logs-Soft	Not Applicable	Not Applicable	No deviation
6	Timber logs-Hard	Not Applicable	Not Applicable	No deviation
7	Granites and Marbles	No Equipment	No Equipment	No deviation
8	Containers Empty	No Equipment	No Equipment	No deviation
9	Containers Laden	No Equipment	No Equipment	No deviation
10	Project Cargo	No Equipment	No Equipment	No deviation
11	Motor Vehicles other than through RORO	Not proposed		
12	Machinery and Machinery Products	No Equipment	No Equipment	No deviation
II.	Method 2 [Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignees premises or vice versa]			
1	Bagged cargo	No Equipment (manually loaded onto truck)	No Equipment (manually loaded onto truck)	No deviation
2	Jumbo Bags	Not Applicable	Not Applicable	No deviation
3	Iron and steel- coils and slabs	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth	No deviation
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	Fork Lift Truck 10 T - 1 nos at berth	Fork Lift Truck 10 T - 1 nos at berth	No deviation
5	Timber logs-Soft	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth	No deviation
6	Timber logs-Hard	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth	No deviation
7	Granites and Marbles	Not Applicable	Not Applicable	No deviation
8	Containers Empty	Fork Lift Truck 10T -1 no at berth	Fork Lift Truck 10T -1 no at berth	No deviation
9	Containers Laden	1 Top Lifter at berth	1 Top Lifter at berth	No deviation
10	Project Cargo	2 Log Grabbers	2 Log Grabbers	No deviation
11	Motor Vehicles other than through RORO	Not proposed		
12	Machinery and Machinery Products	2 Log Grabbers	2 Log Grabbers	No deviation
III.	Method 3 [Cargo unloaded onto truck and transported to storage yard within the port premises or vice versa]			
1	Bagged cargo	Not Applicable	Not Applicable	No deviation
2	Jumbo Bags	Trucks 15 T- 9 nos.	Trucks 15 T- 9 nos.	No deviation
3	Iron and steel- coils and slabs	Mobile Cranes 30 T - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	Mobile Cranes 30 T - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	No deviation



4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	Mobile Cranes 10 T - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	Mobile Cranes 10 T - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	No deviation
5	Timber logs-Soft	Not Applicable	Not Applicable	No deviation
6	Timber logs-Hard	Not Applicable	Not Applicable	No deviation
7	Granites and Marbles	Mobile Cranes 30T - 2 nos , Trucks 40 T - 12 nos.	Trucks 15 T - 18 nos.	The port has confirmed that the no. of equipments considered are as per the actual working conditions.
8	Containers Empty	Fork Lift Truck 10 T - 1 no, Tractor trailers 40 T - 12 nos.	Fork Lift Truck 10 T - 1 no, Tractor trailers 40 T - 12 nos.	No deviation
9	Containers Laden	Top Lifter 1 no, Tractor trailers 40 T - 12 nos.	Top Lifter 2 no, Tractor trailers 40 T - 12 nos.	The port has confirmed that the no. of equipments considered are as per the actual working conditions.
10	Project Cargo	Mobile crane – 10T – 10 nos.	Mobile crane – 10T – 10 nos.	No deviation
11	Motor Vehicles other than through RORO	Not proposed		
12	Machinery and Machinery Products	Mobile crane – 10T – 10 nos.	Mobile crane – 10T – 10 nos.	No deviation
IV.	<b>Method 4 [Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks &amp; transported to storage yard within the port premises or vice versa]</b>			
1	Bagged cargo	Trucks 10 T- 9 nos.	Trucks 15 T- 9 nos.	The port has confirmed that the no. of equipments considered are as per the actual working conditions.
2	Jumbo Bags	Not Applicable	Not Applicable	No deviation
3	Iron and steel- coils and slabs	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	No deviation
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	No deviation
5	Timber logs-Soft	Log Grabbers 10 T -5 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 12 nos	Log Grabbers 10 T -5 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 35T - 9 nos.	The port has confirmed that the no. of equipments considered are as per the actual working conditions.
6	Timber logs-Hard	Log Grabbers 10 T -5 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 12 nos	Log Grabbers 10 T -5 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 12 nos	No deviation
7	Granites and Marbles	Not Applicable	Not Applicable	No deviation
8	Containers Empty	Fort Lift Truck 10 T - 1 no at berth and 1 no at yard, Tractor trailers 40 T - 12 nos	Fort Lift Truck 10 T - 1 no at berth and 1 no at yard, Tractor trailers 40 T - 12 nos	No deviation
9	Containers Laden	Top Lifter 1 at berth and 1 at yard, Tractor trailers 40 T - 12 nos.	Top Lifter 1 at berth and 1 at yard, Tractor trailers 40 T - 12 nos.	No deviation
10	Project Cargo	Mobile crane – 10T – 10 nos.	Mobile crane – 10T – 10 nos.	No deviation
11	Motor Vehicles other than through RORO	Not proposed		
12	Machinery and Machinery Products	Mobile crane – 10T – 10 nos.	Mobile crane – 10T – 10 nos.	No deviation

Method 2 [Cargo unloaded onto truck (without hopper) and moved to storage yard within the port premises (beyond 1KM)]									
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost	Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	% of Foreign and Costal Traffic	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy

		guidelines) (in tonne)														
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign %	Coastal %	Foreign	Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	Finished Fertilizers	2700	2700	394000	19700	413700	82740	82740	579180	115836	695016	257.41	100.00	0.00	257.41	154.45
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	104.53	100.00	0.00	104.53	62.72
3	Food Grains	1980	1980	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	128.29	100.00	0.00	128.29	76.97
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	198000	9900	207900	41580	41580	291060	58212	349272	87.32	100.00	0.00	87.32	87.32
5	Coking Coal	3600	3600	198000	9900	207900	41580	41580	291060	58212	349272	97.02	99.54	0.46	97.20	58.32
6	Iron Ore Iron Ore Pellets	5840	5840	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	76.12	100.00	0.00	76.12	76.12
7	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	5840	5840	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	76.12	100.00	0.00	76.12	45.67
8	Shredded Scrap	2100	2100	164000	8200	172200	34440	34440	241080	48216	289296	137.76	80.00	20.00	149.74	89.84
9	Heavy Melting Scrap	1080	1080	105000	5250	110250	22050	22050	154350	30870	185220	171.50	80.00	20.00	186.41	111.85
10	Other Ores and Minerals	2610	2610	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	97.32	100.00	0.00	97.32	58.39
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	198000	9900	207900	41580	41580	291060	58212	349272	107.80	93.25	6.75	110.79	66.47
12	Salt	4000	4000	198000	9900	207900	41580	41580	291060	58212	349272	87.32	2.00	98.00	143.62	86.17
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	3360	3360	198000	9900	207900	41580	41580	291060	58212	349272	103.95	80.00	20.00	112.99	67.79

Method 3 [Cargo unloaded onto truck (through Hopper) & moved to storage yard within port premises for Storage (beyond 1KM)]															
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign %	Coastal %	Foreign Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)			
1	Finished Fertilizers	2700	2700	204000	10200	214200	42840	42840	299880	59976	359856	133.28	100.00	0.00	133.28 79.97
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	204000	10200	214200	42840	42840	299880	59976	359856	148.09	100.00	0.00	148.09 88.85
3	Food Grains	1980	1980	204000	10200	214200	42840	42840	299880	59976	359856	181.75	100.00	0.00	181.75 109.05

4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	258000	12900	270900	54180	54180	379260	75852	455112	113.78	100.00	0.00	113.78	113.78
5	Coking Coal	3600	3600	258000	12900	270900	54180	54180	379260	75852	455112	126.42	99.54	0.46	126.65	75.99
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	5840	5840	312000	15600	327600	65520	65520	458640	91728	550368	94.24	100.00	0.00	94.24	94.24
7	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	5840	5840	312000	15600	327600	65520	65520	458640	91728	550368	94.24	100.00	0.00	94.24	56.54
8	Shredded Scrap	2100	2100	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	8.00	80.00	20.00	8.70	5.22
9	Heavy Melting Scrap	1080	1080	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	15.56	80.00	20.00	16.91	10.15
10	Other Ores and Minerals	2610	2610	204000	10200	214200	42840	42840	299880	59976	359856	137.88	100.00	0.00	137.88	82.73
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	258000	12900	270900	54180	54180	379260	75852	455112	140.47	93.25	6.75	144.36	86.62
12	Salt	4000	4000	258000	12900	270900	54180	54180	379260	75852	455112	113.78	2.00	98.00	187.13	112.28
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	3360	3360	258000	12900	270900	54180	54180	379260	75852	455112	135.45	80.00	20.00	147.23	88.34

Method 4 [Cargo unloaded onto wharf & loaded onto trucks & going to consignees premises]															
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign %	Coastal %	Foreign Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)			
1	Finished Fertilizers	2700	2700	36000	1800	37800	7560	7560	52920	10584	63504	23.52	100.00	0.00	23.52 14.11
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	36000	1800	37800	7560	7560	52920	10584	63504	26.13	100.00	0.00	26.13 15.68
3	Food Grains	1980	1980	36000	1800	37800	7560	7560	52920	10584	63504	32.07	100.00	0.00	32.07 19.24
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	31.75	100.00	0.00	31.75 31.75
5	Coking Coal	3600	3600	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	35.28	99.54	0.46	35.35 21.21
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets	5840	5840	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	21.75	100.00	0.00	21.75 21.75
7	Bentonite, Bauxite, Copper	5840	5840	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	21.75	100.00	0.00	21.75 13.05

	Concentrate, Led and Zinc Ore															
8	Shredded Scrap	2100	2100	201000	10050	211050	42210	42210	295470	59094	354564	168.84	80.00	20.00	183.52	110.11
9	Heavy Melting Scrap	1080	1080	112500	5625	118125	23625	23625	165375	33075	198450	183.75	80.00	20.00	199.73	119.84
10	Other Ores and Minerals	2610	2610	36000	1800	37800	7560	7560	52920	10584	63504	24.33	100.00	0.00	24.33	14.60
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	39.20	93.25	6.75	40.29	24.17
12	Salt	4000	4000	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	31.75	2.00	98.00	52.22	31.33
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	3360	3360	72000	3600	75600	15120	15120	105840	21168	127008	37.80	80.00	20.00	41.09	24.65

Method 5 [Cargo Unloaded onto Wharf and Loaded onto trucks and transported to storage Yards (beyond 1KM)]															
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign %	Coastal %	Foreign Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)			
1	Finished Fertilizers	2700	2700	180000	9000	189000	37800	37800	264600	52920	317520	117.60	100.00	0.00	117.60
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	180000	9000	189000	37800	37800	264600	52920	317520	130.67	100.00	0.00	130.67
3	Food Grains	1980	1980	180000	9000	189000	37800	37800	264600	52920	317520	160.36	100.00	0.00	160.36
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	270000	13500	283500	56700	56700	396900	79380	476280	119.07	100.00	0.00	119.07
5	Coking Coal	3600	3600	270000	13500	283500	56700	56700	396900	79380	476280	132.30	99.54	0.46	132.54
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets	5840	5840	324000	16200	340200	68040	68040	476280	95256	571536	97.87	100	0.00	97.87
7	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	5840	5840	324000	16200	340200	68040	68040	476280	95256	571536	97.87	100.00	0.00	97.87
8	Shredded Scrap	2100	2100	275000	13750	288750	57750	57750	404250	80850	485100	231.00	80.00	20.00	251.09
9	Heavy Melting Scrap	1080	1080	120000	6000	126000	25200	25200	176400	35280	211680	196.00	80.00	20.00	213.04
10	Other Ores and Minerals	2610	2610	180000	9000	189000	37800	37800	264600	52920	317520	121.66	100.00	0.00	121.66
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other	3240	3240	270000	13500	283500	56700	56700	396900	79380	476280	147.00	93.25	6.75	151.08

	similar Dry Bulk cargo															
12	Salt	4000	4000	270000	13500	283500	56700	56700	396900	79380	476280	119.07	2.00	98.00	195.84	117.50
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	3360	3360	270000	13500	283500	56700	56700	396900	79380	476280	141.75	80.00	20.00	154.08	92.45
	Break Bulk cargo															

Method 1 [Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa]																
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy	
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign %	Coastal %	Foreign	Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	Bagged cargo	750	750	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	22.40	95.00	5.00	22.86	13.72
2	Jumbo Bags	1400	1400	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	12.00	95.00	5.00	12.24	7.34
3	Iron and steel- coils and slabs	3400	3400	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	4.94	100.00	0.00	4.94	2.96
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	700	700	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	24.00	100.00	0.00	24.00	14.40
5	Timber logs-Soft	800	800	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	21.00	100.00	0.00	21.00	12.60
6	Timber logs-Hard	1200	1200	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	14.00	100.00	0.00	14.00	8.40
7	Granites and Marbles	1000	1000	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	16.80	100.00	0.00	16.80	10.08
8	Container Empty	400	400	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	42.00	87.53	12.47	44.20	26.52
9	Container Laden	2100	2100	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	8.00	87.53	12.47	8.42	5.05
10	Project Cargo	435	435	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	38.62	95.00	5.00	39.41	23.65
11	Machinery and Machinery Parts	435	435	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	38.62	95.00	5.00	39.41	23.65

Method 2 [Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignees premises or vice versa]																
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy	
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign %	Coastal %	Foreign	Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	Bagged cargo	750	750	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	22.40	95.00	5.00	22.86	13.72
2	Jumbo Bags	1400	1400	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	12.00	95.00	5.00	12.24	7.34

[illegible][illegible]

Method 4   Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks & transported to storage yard within the port premises or vice versa									
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost	Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	% of Foreign and Costal Traffic	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy

				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign %	Coastal %	Foreign	Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)				
1	Bagged cargo	750	750	54000	5400	59400	11880	11880	83160	16632	99792	133.06	95.00	5.00	135.77	81.46
2	Jumbo Bags	1400	1400	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	12.00	95.00	5.00	12.24	7.34
3	Iron and steel- coils and slabs	3400	3400	148500	14850	163350	32670	32670	228690	45738	274428	80.71	100.00	0.00	80.71	48.43
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	700	700	131500	13150	144650	28930	28930	202510	40502	243012	347.16	100.00	0.00	347.16	208.30
5	Timber logs-Soft	800	800	283000	28300	311300	62260	62260	435820	87164	522984	653.73	100.00	0.00	653.73	392.24
6	Timber logs-Hard	1200	1200	283000	28300	311300	62260	62260	435820	87164	522984	435.82	100.00	0.00	435.82	261.49
7	Granites and Marbles	1000	1000	0	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	16.80	100.00	0.00	16.80	10.08
8	Container Empty	400	400	171000	17100	188100	37620	37620	263340	52668	291060	727.65	87.53	12.47	765.85	459.51
9	Container Laden	2100	2100	244000	24400	268400	53680	53680	375760	75152	358512	170.72	87.53	12.47	179.68	107.81
10	Project Cargo	435	435	50000	5000	55000	11000	11000	77000	15400	92400	212.41	95.00	5.00	216.75	130.05
11	Machinery and Machinery Parts	435	435	50000	5000	55000	11000	11000	77000	15400	92400	212.41	87.10	12.90	223.97	134.38

**ANNEX - V**

**V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST  
UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES  
SCALE OF RATES**

**Definitions and General conditions****I. DEFINITIONS:**

- (i). “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). ‘Stevedoring’ includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
- (iv). ‘Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
- (v). ‘Stevedore’ is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.
- (vi). ‘Shore handling agent’ is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.
- (vii). “Port” shall mean V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST.
- (viii). “Month” shall mean the period from 1st to end of the calendar month.
- (ix). “Day” shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.
- (x). “Per day” shall mean per calendar day unless otherwise stated.
- (xi). “Shift” shall mean shift of 8 hours as applicable to port employees.



**II. GENERAL CONDITIONS:**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further cus conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
  - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
  - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
  - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
    - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
    - (ii). Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

\* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
  - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Stevedoring and Shore handling Agent shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be 2% above the State Bank of India Base Rate.
  - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Stevedoring and Shore handling Agent. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vi). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- (vii). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
  - (a). The tariff notified is ceiling level.
- (viii).

- (b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (c). The authorized agent may also, if he so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (x). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo category based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.
- (xi). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.
- (xii). Tariff caps are indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1<sup>st</sup> January 2016 and 31<sup>st</sup> December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1<sup>st</sup> April of the relevant year till 31<sup>st</sup> March of the following year.
- (xiii).
  - (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016 which will be applicable for the entire License period.
  - (b). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. For break bulk cargo, the Performance Standards as notified along with the Scale of Rates will be applicable.
  - (c). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.
  - (d). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.
  - (e). The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.
  - (f). In the event the Major Port Trust confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.9. above of the normative tariff guidelines, 2016.
- (xiv). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.
- (xv). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.
- (xvi). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in agreement in respect of the operator.
- (xvii). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

- (xviii). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.
- (xix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xx). No claim for refund shall be entertained unless the amount refundable is `100/- or more. Likewise Stevedoring and Shore handling Agent shall not raise any supplement any if the amount due to terminal is `100 /- or less.
- (xxi). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.
- (xxii). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005.
- (a). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
- (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (As and when there is a change in the policy direction issued by the MOS on the coastal concession policy, the same will be communicated to the port.)

### III. STEVEDORING CHARGES:

(In ` per M.T)

Stevedoring - Dry Bulk			
S. No.	Commodity	Foreign	Coastal
1	Finished Fertiliser	192.32	115.39
2	Raw Fertiliser	213.68	128.21
3	Food Grain	261.38	156.83
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	135.41	135.41
5	Coking Coal	150.74	90.44
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets	92.75	92.75
7	Bentonite, Bauxite, Copper Conc., Led & Zinc Ore	92.75	55.65
8	Shredded Scrap	266.99	160.19
9	Heavy Melting Scrap	522.60	313.56
10	Other Ores and Minerals	198.95	119.37
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand, and Other similar Dry Bulk Cargo	164.17	98.50
12	Salt	221.78	133.07
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	167.98	100.79
Stevedoring - Break Bulk			
S.No.	Commodity	Foreign	Coastal
1	Bagged Cargo	177.34	106.40
2	Jumbo Bags	87.50	52.50
3	Iron and steel- coils and Slabs	71.21	42.73
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	369.07	221.44
5	Timber logs-Soft	244.19	146.51
6	Timber logs-Hard	162.79	97.67
7	Granites and Marbles	204.31	122.59
8	Containers Empty	267.67	160.60
9	Containers Laden	50.99	30.59
10	Project cargo	200.66	120.40
11	Machinery and Machinery parts	207.34	124.40

### IV. SHORE HANDLING CHARGES:

Shore handling - Dry Bulk										(In ` Per M.T)	
S. No.	Commodity	Method-1		Method-2		Method-3		Method-4		Method-5	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Finished Fertiliser	39.20	23.52	257.41	154.45	133.28	79.97	23.52	14.11	117.60	70.56
2	Raw Fertiliser	32.67	19.60	104.53	62.72	148.09	88.85	26.13	15.68	130.67	78.40

Shore handling - Dry Bulk										(In ` Per M.T)	
S. No.	Commodity	Method-1		Method-2		Method-3		Method-4		Method-5	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
3	Food Grain	53.45	32.07	128.29	76.97	181.75	109.05	32.07	19.24	160.36	96.22
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	26.46	26.46	87.32	87.32	113.78	113.78	31.75	31.75	119.07	119.07
5	Coking Coal	29.45	17.67	97.20	58.32	126.65	75.99	35.35	21.21	132.54	79.52
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets	18.12	18.12	76.12	76.12	94.24	94.24	21.75	21.75	97.87	97.87
7	Bentonite, Bauxite, Copper Conc., Led & Zinc Ore	18.12	10.87	76.12	45.67	94.24	56.54	21.75	13.05	97.87	58.72
8	Shredded Scrap	8.70	5.22	149.74	89.84	8.70	5.22	183.52	110.11	251.09	150.65
9	Heavy Melting Scrap	16.91	10.15	186.41	111.85	16.91	10.15	199.73	119.84	213.04	127.82
10	Other Ores and Minerals	30.41	18.25	97.32	58.39	137.88	82.73	24.33	14.60	121.66	73.00
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand, and Other similar Dry Bulk Cargo	33.57	20.14	110.79	66.47	144.36	86.62	40.29	24.17	151.08	90.65
12	Salt	43.52	26.11	143.62	86.17	187.13	112.28	52.22	31.33	195.84	117.50
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	34.24	20.54	112.99	67.79	147.23	88.34	41.09	24.65	154.08	92.45

Shore handling - Break Bulk								(In ` Per M.T)	
S.No.	Commodity	Method-1		Method-2		Method-3		Method-4	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Bagged Cargo	22.86	13.71	22.86	13.72	22.86	13.72	135.77	81.46
2	Jumbo Bags	12.24	7.35	12.24	7.34	72.73	43.64	12.24	7.34
3	Iron and steel- coils and Slabs	4.94	2.96	24.46	14.68	75.01	45.01	80.71	48.43
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	24.00	14.40	35.64	21.38	311.52	186.91	347.16	208.30
5	Timber logs-Soft	21.00	12.60	288.75	173.25	21.00	12.60	653.73	392.24
6	Timber logs-Hard	14.00	8.40	192.50	115.50	14.00	8.40	435.82	261.49
7	Granites and Marbles	16.80	10.08	16.80	10.08	255.02	153.01	16.80	10.08
8	Containers Empty	44.20	26.52	65.64	39.38	765.85	459.51	765.85	459.51
9	Containers Laden	8.42	5.05	46.31	27.79	179.68	107.81	179.68	107.81
10	Project cargo	39.41	23.65	216.75	130.05	216.75	130.05	216.75	130.05
11	Machinery and Machinery parts	39.41	23.65	223.97	134.38	223.97	134.38	223.97	134.38

**Notes:**

- Description of Methods for shore handling methods of Bulk Cargo as per para 4.4.1 of Guidelines for determination of upfront tariff for Stevedoring Operations and Shore handling operations is given below:

Methods	Details of Handling Methods
1	Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises.
2	Cargo unloaded onto truck (without hopper) and moved to storage yard within the port premises.
3	Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard within the port premises for storage.
4	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.
5	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard.

- Description of Methods for shore handling operations of Break Bulk as per para 4.4.2 of Guidelines for determination of upfront tariff for Stevedoring Operations and Shore handling operations is given below:

Method	Details of Handling Method
1	Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa
2	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises or vice versa
3	Cargo unloaded onto truck and transported to storage yard within the port premises or vice versa
4	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within the port premises or vice versa

**ANNEX - VI****Performance Standards****A. For Dry Bulk Cargo:**

The Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

**B. For Break Bulk Cargo:**

Sl. No.	Commodity	Performance Standard Tonne / Shift
1	Bagged Cargo	833
2	Jumbo Bags	2,666
3	Iron and Steel - Coils and slabs	3400
4	Iron and steel-pipes, tubes, plates	1,600
5	Timber logs-Soft	1,533
6	Timber logs-Hard	1,533
7	Granites and Marbles	1000
8	Container Empty	400
9	Containers Laden	2100
10	Project Cargo	435
11	Machinery and machinery parts	435

**C. Mandatory disclosures by Operators:**

All the Stevedoring and Shore handling Agent shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/shore handling operations licensed by the Port.